Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 28 / 23. JUNI 2021

Marc Márquez siegt am Sachsenring

Erster GP-Sieg nach 581 Tagen!

Die faule Reifenlösung

FIA hilft Pirelli im Reifenchaos

Moto2 am Sachsenring

Remy Gardner: Sieg dank Speed

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 28



F1 Frankreich: Verstappen-Triumph

Mercedes verzockt sich beim Boxenstopp



Formel E: WM-Lauf in Puebla

Porsche hadert, Audi und Venturi siegen



DTM: Saisonstart in Monza

Ferrari und Audi teilen sich die Siege

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

12 Formel 3 in Le Castellet: Regen bringt Segen im Hauptrennen

MOTORSPORT IMAGES

16 GT World Challenge in Zandvoort: GT3-Action in den neuen Steilkurven

GT WORLD CHALLENGE



13 IndyCar-Serie in Elkhart Lake: Wieder reichlich Drama für das Team Penske

INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Editorial

Wie viele Weltmeisterschaften braucht der Automobilsport? Cross Country ist jetzt WM Nummer sieben. Andere Frage: Wie viel Geld braucht die FIA?

Die Vergabe von WM-Titeln durch die Weltmotorsportbehörde FIA nimmt inflationäre Züge an: Im letzten Jahr wurde die Formel E mit einem WM-Titel beglückt. Es war das erste Mal, dass man in einer Rennsportdisziplin – Formelsport – einen zweiten WM-Titel auslobt. Logisch ist das eigentlich nicht zu begründen. Das bisherige Schema ließ an Eindeutigkeit nichts zu wünschen übrig: Formelsport, Rallyesport, Langstrecke und Tourenwagen – vier Disziplinen, vier Weltmeisterschaftstitel. Zugestanden, die TW-WM zerfiel, was aber auch maßgeblich die Schuld der FIA war, weil man mit dem Reglement den Herstellern nach dem Mund redete und dabei letztlich den Faden verlor. Der selbstverschuldete Niedergang wurde mit einem Downgrade zum Weltcup-Status bestraft. Die Kart-Weltmeisterschaft macht immerhin Sinn, sie wird seit 1964 ausgetragen und sollte eine zusätzliche globale Bühne für junge Nachwuchspiloten etablieren.

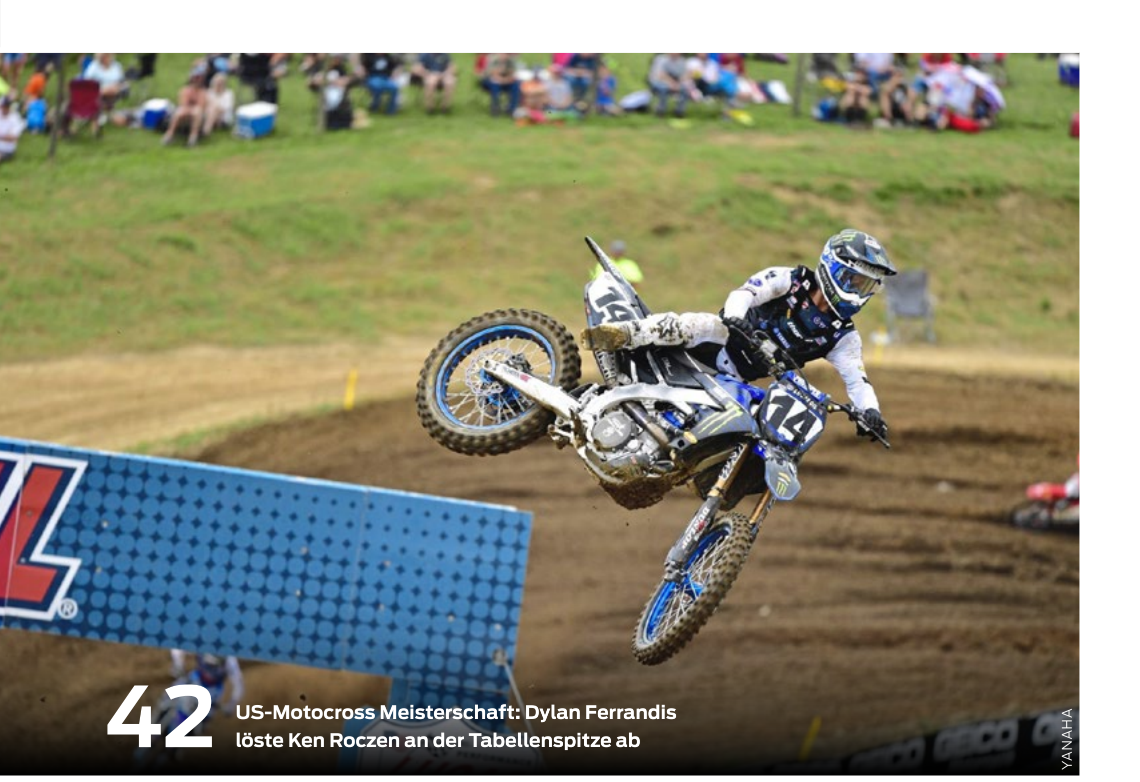
Woher kommt also der Sinneswandel der FIA? Zeitlich lässt sich das exakt eingrenzen: Im Jahr 2014 nutzte die FIA ein zünftiges Zwischenhoch im Rallycross-Sport, um eine sechste WM auszuloben. Nach dem Motto: Wenn da so viele Hersteller mitfahren, kann man ein Geschäft draus machen. In der Folge hat die FIA wie zuvor im TW-Sport alles getan, um das belebende Zwischenhoch in ein deprimierendes Dauertief zu verwandeln. Nicht nachvollziehbare Reglementswechsel haben in der Szene und bei Herstellern für Verdruss gesorgt – heute müsste die Rallycross-WM schon lange wieder nur ein Weltcup sein.

Im letzten Jahr dann ein neuerlicher Anlauf, um ein Zwischenhoch zu monetarisieren: Die Formel E platzte vor Herstellern, die gewillt waren, für einen WM-Titel noch ein paar Taler mehr loszueisen. Fast schon ironisch wirkt die Tatsache, dass zwei große Hersteller (Audi und BMW) just in dem Moment ausstiegen, als der Formel E der WM-Titel zugestanden wurde. Ein Schuft, wer Arges dabei denkt.

Jetzt also WM-Titel Nummer sieben, diesmal für den Cross-Country-Bereich. Zugegeben, die Rallye Dakar ist ein Traditionsevent, auch wenn sie schon lange nicht mehr in Dakar stattfindet. Dass sie dafür in Saudi-Arabien gastiert, scheint keine Skrupel bei der FIA geweckt zu haben. Dass Audi 2022 einsteigt, gab schon eher den Ausschlag, auch wenn das Technikkonzept der Ingolstädter – ein Verbrenner lädt die Batterien, die den Wagen anschieben – eher skurril anmutet, auf jeden Fall eher nicht mega-innovativ.

Also noch mal: Warum der Sinneswandel? Viel mehr als Geld fällt uns nicht ein. Vor Jahren rechnete mir ein Promoter die Kosten für einen WM-Titel vor. Alles kostet Geld: die Aufnahme in den Kalender, das Scrutineering, die Stewards, die Reglementsgebühren. Blöd nur, dass der teure Benefit des WM-Titels immer weiter sinkt, umso mehr WM-Titel es gibt. Bis die Titel dann am Ende gar nichts mehr wert sind.

Marcus Schurig
Redakteur


42 US-Motocross Meisterschaft: Dylan Ferrandis löste Ken Roczen an der Tabellenspitze ab

YAMAHA



MSa-Paddock



MITTENDRIN UND VOLL DABEI
Bei der Recherche nach den Pirelli-Reifenschäden schafften es die Redakteure Grüner und Haupt in Paul Ricard bis in das Reifenlager von Alpine. Ein Segen, dass sich das Fahrerlager langsam wieder öffnet.



SZENISCHE ROUTE NACH MONZA
Zum DTM-Auftakt nach Monza ging es für Redakteur Michael Bräutigam über den Splügenpass. Vielen Dank an dieser Stelle an die Kollegen der „sport auto“ für die Bereitstellung eines ihrer Dauertest-Fahrzeuge.



LET THE GOOD TIMES RACE ...
Zwar saß Rallye-Reporter Reiner Kuhn bei der Mille Miglia auf der geliebten linken Seite, fungierte im Aston Martin DB 2/4 jedoch als Copilot. Nur gut, dass ihm Röhrls kongenialer Beifahrer Christian Geistdörfer für die vier Tage über 1719,81 km mit 16 Zeit- und 22 Durchfahrtskontrollen und 112 Sollzeitprüfungen noch wertvolle Tipps mitgeben konnte.



WIEDER MEHR KOMMUNIKATION
Wenn am Sachsenring auch keine Zuschauer zugelassen waren, konnte Alex Hofmann erstmals wieder Fernseh-Runden drehen und sich mit MSa-Reporter Imre Paulovits über seine Erfahrungen unterhalten.

Red Bull gewinnt

Red Bull und Mercedes lieferten sich die nächste Taktik-Schlacht. Max Verstappen und Lewis Hamilton das nächste Rad-an-Rad-Duell auf der Strecke. Der WM-Führende entschied es dank der frischeren Reifen für sich.

Von: **Andreas Haupt**

Warum verbockte Mercedes die Strategie?

Die Protagonisten der Weltmeisterschaft kämpften auf der Strecke, ihre Teams duellierten sich am Kommandostand, ihre Helfer nahmen eine tragende Rolle ein. Sergio Pérez verhalf Max Verstappen mitunter zum Sieg, weil er Mercedes das Boxenstoppfenster versperrte. So konnten die Strategen des Weltmeisters nicht die Taktik des GP Spanien anwenden. Genau wie damals hatte Lewis Hamilton nach Rennhalbzeit hinter Max Verstappen gelegen, ihn aber durch einen zweiten Boxenstopp – und dadurch den frischeren Reifen – kurz vor Rennende noch überholt.

Red Bull spielte seinen zweiten Fahrer. Der Mexikaner blieb auf dem Startreifen länger auf der Bahn, um sicher mit einem Stopp durchzukommen. So hatte er auch ausreichend frische harte Reifen, um sich bei einem möglichen zweiten Mercedes-Stopp zu wehren. „Ohne ihn im Dunstkreis von Mercedes, wäre es sehr schwer geworden mit dem Sieg“, sagt Red Bulls Sportchef Helmut Marko.

Mercedes verzichtete wegen Pérez darauf, die Strategie von einem auf zwei Reifenwechsel umzustellen. Die Weltmeister hatten Angst, nie mehr am zweiten Red Bull vorbeizukommen. Die Furcht war so groß, dass man den Versuch nicht einmal mit einem Fahrer wagte. Der W12 war in Paul Ricard geradeaus eine Schnecke. Bottas und Hamilton schafften trotz DRS und Windschatten auf der Mistral-Gerade nur 321,2 respektive 320,7 km/h. Zum Vergleich: Verstappen erreichte 337 km/h, Pérez 336,4 km/h.

Was Mercedes nicht tat, machte Red Bull. Der Herausforderer bestückte den Spitzenreiter in Runde 32 mit dem dritten Reifensatz – der zweiten Medium-Garnitur des Tages. Red Bull wollte unter allen Umständen vermeiden, ein zweites Barcelona zu erleben. Die Taktik ging schlussendlich auf. Verstappen hatte 21 Runden, um 18,160 Sekunden aufzuholen. Er brauchte eine weniger. In der vorletzten Runde war Hamilton in Kurve 8 fällig. „Es hat keinen Sinn gemacht, sich groß zu wehren.“

Der entscheidende Fehler war Mercedes weit vorher unterlaufen. Das Team zockte, weil Hamiltons Vorsprung groß genug schien, den Boxenstopp um eine Runde rauszuzögern. Gleich nach Bottas zu stoppen, wäre die sichere Variante gewesen. So durfte trotz eines Polsters von 3,1 Sekunden nichts schiefgehen. Hamilton bezahlte mit dem Verlust der Führung, die ihm Verstappen am Start mit einem Fehler geschenkt hatte.

Mercedes fiel doppelt auf die Nase. Der Undercut mit Bottas gegen Verstappen misslang. Stattdessen flutschte Hamilton der Rivale durch. „Wir dachten, wir haben genug Puffer gegen den Undercut, um Lewis länger draußen zu halten. Das war eine Fehleinschätzung“, tadelte Teamchef Toto Wolff. Bottas verpasste, 2,7 Sekunden vor dem Stopp in einen Vorsprung danach umzuwandeln. Hamilton scheiterte, 3,1 Sekunden zu verteidigen. Im Vergleich der Inlaps verlor er 0,6 Sekunden auf Verstappen. In der Boxenstraße mehr als eine halbe Sekunde. In der Beschleunigung drehten ihm am Ausgang für 200 Meter die Reifen durch. Danach wirkte der Champion zu zögerlich. Trotzdem bleibt es ein Rätsel, warum drei Sekunden nicht ausreichten.

Welchen Auswirkungen hatten die Direktiven?

Christian Horner stellte genüsslich fest: „Unsere Performance ist nicht abhängig von einem biegsamen Heckflügel oder den Reifendrücken.“ Die FIA hatte die



WILHELM

Die McLaren sind auf eine Runde zu langsam, glänzen dafür aber mit ihrem Reifenmanagement. Norris überholt Ricciardo im 33. Umlauf

den Taktik-Krimi



Der Moment der Entscheidung: Verstappen fliegt in Runde 52 von 53 an WM-Gegner Hamilton vorbei. Der Champion wehrt sich kaum

WILHELM

Ferrari leidet an Graining. Die Vorderreifen körnen. So fallen Carlos Sainz und Charles Leclerc aus den Punkten. Der dritte WM-Rang ist futsch

WILHELM

Daumenschrauben für beides angezogen. Doch das stutzte Red Bull nicht die Flügel. Der RB16B war in den Händen von Verstappen in der Qualifikation schneller. Im Renntrimm war Mercedes mindestens gleichauf. Toto Wolff meinte sogar eine Spur schneller. Das konnte man so sehen, weil Hamilton im ersten Stint eine kleine Lücke aufriss und im zweiten dem Red Bull trotz verwirbelter Luft im Heck klebte. Da nahm er natürlich auch die Reifen hart ran. Der Saft fehlte hinten heraus. „Mit dem Wind fühlten sie sich komfortabler als wir mit unserer Aerodynamik-Konfiguration", sagte Horner.

Red Bull fuhr zwar mit wenig Flügel, generierte jedoch aufgrund der massiven Anstellung des Hecks viel Abtrieb. „An ihrer Leistung sieht man mal, wie viel", staunt der Mercedes-Teamchef. Deshalb waren die Bullen in den Kurven genauso schnell und pflegten obendrein die Reifen. Mit dem neuen Honda-Motor ist ein Power-Sprung gelungen. „Unser Motorenvorteil ist weg", sagt Wolff. Und Red Bull holt bereits zum nächsten Schlag aus. Man hat die FIA gebeten, den augenscheinlich flexiblen Frontflügel des Rivalen zu untersuchen. „Die schauen sich den Fall an."

Wieso ging Bottas nicht auf die schnellste Runde?

Bottas hätte Verstappen den Extrapunkt für die schnellste Rennrunde klauen können. Doch Mercedes verzichtete darauf, den Finnen nach dem Verlust der dritten Position gegen Pérez mit neuen Reifen auszurüsten. Die Lücke nach hinten zu den McLaren wäre ausreichend gewesen. „Wir haben noch mit einer Strafe gegen Sergio spekuliert", rechtfertigt sich Bottas.

Der Baku-Sieger hatte den Mercedes in Runde 49 überholt und war dabei in Kurve 10 neben die Strecke geraten. Die Sportkommissare schritten nicht ein. „Das Manöver war schon vorher abgeschlossen. Ich habe Valtteri zur Sicherheit viel Platz gelassen, um eine Kollision zu vermeiden, und bin deswegen neben die Piste getragen worden." Mercedes wird sich ärgern. Bottas hätte nicht einmal eine Fünfsekundenstrafe genutzt.

Warum war McLaren so schnell?

McLaren sammelte von den Startpositionen 8 und 10 18 WM-Punkte. Ferrari von einer besseren Ausgangslage keinen. Die um zehn Grad gefallenen Asphalttemperaturen gegenüber dem Samstag half den Papaya-Rennern. In der Qualifikation waren die McLaren etwas aus der Balance geraten. Hinzu kommt, dass die Explosion auf eine Runde nicht in den Genen des MCL35M steckt.

Dafür aber schont das Auto die Reifen. „Es geht gut mit der Herausforderung von Verschleiß um", erklärt Teamchef Andreas Seidl. Wer so ein Auto hat, kann im Rennen attackieren. Daniel Ricciardo stoppte in Runde 16 früh, um den Undercut gegen Pierre Gasly und Carlos Sainz zu machen. Lando Norris in Runde 24 spät, um die Taktik zu splitten. Der Engländer überrollte auf den harten Reifen den Alpha Tauri sowie die beiden Ferrari und schnappte sich zudem den Teamkollegen. „Auf dem Medium waren wir gut, auf dem harten Reifen bin ich geflogen."

Was war mit Ferrari los?

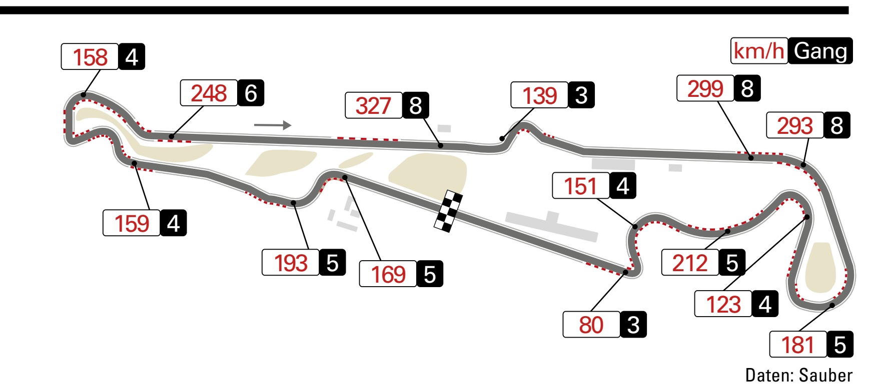
Ferrari fiel in sich zusammen. Auf einem Asphalt mit wenig Haftung, einer Strecke mit zwei Kurven, die den linken Vorderreifen malträtieren, überfiel die Autos akutes Graining. Das passiert, wenn das Verhältnis aus Temperatur im Reifenkern und auf der Oberfläche nicht zusammenpasst. Auf der heißen Lauffläche körnt dann das Gummi.

Haben die hohen Luftdrücke ihren Teil beigetragen? Teamchef Mattia Binotto verneint. „Uns sind nicht die Hinterreifen eingebrochen, sondern die Vorderreifen. Und da blieb der Druck gleich." Die Fahrer meldeten: „Unser Auto ist nur in einem ganz kleinen Fenster gut zu den Reifen. Das haben wir verfehlt. Egal ob Medium oder harter Reifen. Nach wenigen Runden hat uns das Graining gekillt." Ferrari muss Lösungen finden. ■

GP FRANKREICH: 7. VON 23 LÄUFEN / 20. JUNI 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,842 km**
Runden:	**53**
Distanz:	**309,690 km**
Zuschauer:	**15 000**
Wetter:	**25 Grad, wolkig**
Topspeed Qualifikation:	**328,7 km/h (Verstappen)**
Topspeed Rennen:	**349,2 km/h (Vettel)**
Gangwechsel/Runde:	**42**
Volllastanteil (längste Passage):	**71 % (1150 m = 14,0 s)**
Distanz Pole bis Kurve 1:	**412,9 Meter**
Führungswechsel:	**5**



Daten: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.29,990 min	33
2	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.30,248 min	44
3	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.30,376 min	77
4	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.30,445 min	11
5	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.30,840 min	55
6	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.30,868 min	10
7	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.30,987 min	16
8	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.31,252 min	4
9	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.31,340 min	14
10	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.31,382 min	3
11	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.31,736 min	31
12	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.31,767 min	5
13	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.31,813 min	99
14	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.32,065 min	63
15	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, keine Zeit	47
16	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.33,062 min	6
17	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.33,354 min	7
18	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.33,554 min	9
19	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 2.12,584 min	18
20	Yuki Tsunoda, JAP[1)] Alpha Tauri-Honda, keine Zeit	22

Startnummer

[1)] Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsel, Start aus der Boxengasse

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1)]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	53/10[2)]	1:27.25,770 min = 212,530 km/h	m/h/m	2 (59,926 s)	1.36,404 min
2.	Hamilton	53/38	+ 2,904 s	m/h	1 (30,263 s)	1.37,410 min
3.	Pérez	53/5	+ 8,811 s	m/h	1 (29,682 s)	1.36,693 min
4.	Bottas	53	+ 14,618 s	m/h	1 (30,572 s)	1.36,960 min
5.	Norris	53	+ 64,032 s	m/h	1 (30,531 s)	1.37,425 min
6.	Ricciardo	53	+ 75,857 s	m/h	1 (29,951 s)	1.38,324 min
7.	Gasly	53	+ 76,596 s	m/h	1 (30,781 s)	1.38,103 min
8.	Alonso	53	+ 77,695 s	m/h	1 (31,288 s)	1.37,646 min
9.	Vettel	53	+ 79,666 s	h/s	1 (31,069 s)	1.37,138 min
10.	Stroll	53	+ 91,946 s	h/s	1 (30,996 s)	1.37,828 min
11.	Sainz	53	+ 99,337 s	m/h	1 (30,534 s)	1.38,931 min
12.	Russell	52		m/h	1 (30,092 s)	1.38,314 min
13.	Tsunoda	52		m/h	1 (30,226 s)	1.38,980 min
14.	Ocon	52		h/m	1 (30,207 s)	1.38,645 min
15.	Giovinazzi	52		h/m	1 (30,586 s)	1.38,702 min
16.	Leclerc	52		m/h/m	2 (62,166 s)	1.37,681 min
17.	Räikkönen	52		h/m	1 (31,327 s)	1.37,992 min
18.	Latifi	52		m/h	1 (29,775 s)	1.38,313 min
19.	Schumacher	52		m/h	1 (31,457 s)	1.38,847min
20.	Mazepin	52		h/m	1 (30,983 s)	1.39,317 min

[1)] Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; [2)] Runden in Führung; [3)] 10 Sekunden addiert; [4)] 5 Sekunden addiert; [5)] 30 Sekunden addiert; Bestwerte in Rot; S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	3*	131 Punkte
2.	Hamilton	3	119 Punkte
3.	Pérez	1	84 Punkte
4.	Norris		76 Punkte
5.	Bottas		59 Punkte
6.	Leclerc		52 Punkte
7.	Sainz		42 Punkte
8.	Gasly		37 Punkte
9.	Ricciardo		34 Punkte
10.	Vettel		30 Punkte
11.	Alonso		17 Punkte
12.	Ocon		12 Punkte
13.	Stroll		10 Punkte
14.	Tsunoda		8 Punkte
15.	Räikkönen		1 Punkt
16.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	5 : 2
Verstappen – Pérez	6 : 1
Ricciardo – Norris	3 : 4
Vettel – Stroll	4 : 3
Alonso – Ocon	3 : 4
Leclerc – Sainz	5 : 2
Gasly – Tsunoda	7 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	2 : 5
Schumacher – Mazepin	6 : 1
Russell – Latifi	7 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Red Bull-Honda	4*	215 Punkte
2.	Mercedes	3	178 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		110 Punkte
4.	Ferrari		94 Punkte
5.	Alpha Tauri-Honda		45 Punkte
6.	Aston Martin-Mercedes		40 Punkte
7.	Alpine-Renault		29 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		2 Punkte

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.33,448 min	24
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,335 s	21
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,432 s	23
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,745 s	25
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,881 s	25
6.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,196 s	24
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,245 s	21
8.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,251 s	20
9.	Lando Norris	McLaren	+ 1,259 s	21
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,399 s	22
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,502 s	24
12.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,668 s	23
13.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,687 s	20
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,827 s	23
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,841 s	16
16.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,894 s	24
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,164 s	22
18.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,203 s	24
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,881 s	14
20.	Roy Nissany	Williams	+ 4,433 s	16

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.32,827 min	21
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,008 s	27
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,253 s	23
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,468 s	25
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,678 s	23
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,813 s	23
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,824 s	25
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,826 s	24
9.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,914 s	26
10.	Lando Norris	McLaren	+ 0,950 s	24
11.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,959 s	23
12.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,049 s	24
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,083 s	25
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,207 s	24
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,575 s	25
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,760 s	24
17.	George Russell	Williams	+ 2,394 s	25
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,459 s	25
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,640 s	24
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,679 s	23

GP FRANKREICH, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.31,300 min	11
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,747 s	14
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,895 s	17
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,938 s	15
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,966 s	15
6.	Lando Norris	McLaren	+ 1,036 s	14
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,324 s	15
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,381 s	16
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,407 s	16
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,459 s	14
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,520 s	15
12.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,717 s	17
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,751 s	15
14.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,900 s	18
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,028 s	16
16.	George Russell	Williams	+ 2,064 s	16
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,124 s	17
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,284 s	16
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,843 s	14
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,342 s	13

STATISTIK DES WOCHENENDES

10

Der Grand Prix von Frankreich war erst das zehnte Rennen in der F1-Geschichte, bei dem alle Autos ins Ziel kamen. Zuletzt gelang dieses Kunststück 2019 beim Österreich-Rennen. Die Streckenposten mussten in Le Castellet noch nicht einmal eine gelbe Flagge schwenken. Der einzige Fahrer, der in diesem Jahr in jedem Rennen in die Punkte fahren konnte, heißt übrigens George Russell. Noch keine Punkte gab es für Haas und Williams. Mit dem 13. Platz von Mick Schumacher hatte Haas in Baku den neunten Platz in der WM-Wertung übernommen. George Russell unterbot dieses beste Einzelresultat nun mit Rang 12 auf dem Circuit Paul Ricard und brachte damit wieder Williams eine Nasenlänge voraus. Für Red Bull war es der dritte Sieg in Folge. Das gelang zuletzt am Ende der Saison 2013.

ZITAT DES RENNENS

„Ich habe gedacht, dass ich die erste Kurve locker bekomme. Dann musste ich immer mehr korrigieren und irgendwann ist mir die Straße ausgegangen. Danach war ich richtig sauer auf mich selbst.“

Max Verstappen, Red Bull



RED BULL

Red Bull ist endlich wieder so erfolgreich wie in alten Vettel-Zeiten

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,29
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

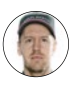

08/10 Ø 6,71
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


10/10 Ø 9,29
Max Verstappen
Red Bull Racing


09/10 Ø 7,57
Sergio Pérez
Red Bull Racing


08/10 Ø 8,29
Lando Norris
McLaren

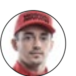

07/10 Ø 6,57
Daniel Ricciardo
McLaren

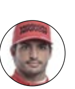

09/10 Ø 6,86
Sebastian Vettel
Aston Martin


0/10 Ø 6,57
Lance Stroll
Aston Martin


09/10 Ø 7,00
Fernando Alonso
Alpine F1


06/10 Ø 7,14
Esteban Ocon
Alpine F1


05/10 Ø 8,14
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,29
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 8,00
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


03/10 Ø 5,43
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


05/10 Ø 6,00
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,43
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,57
Mick Schumacher
Haas F1 Team


05/10 Ø 4,71
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


09/10 Ø 7,29
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,29
Nicholas Latifi
Williams



Das Spiel mit dem Luft

Pirelli gibt indirekt Red Bull und Aston Martin die Schuld für die Reifenschäden von Baku. Die wehren sich. Schuld ist, dass die Reifendrücke beim Fahren nicht dem entsprechen, was Pirelli sich anhand der Startwerte erwartet.

Von: **Michael Schmidt**

Das Reifendrama von Baku zeigt, wie schnell die Formel 1 an ihre Grenzen geraten kann. Ein Team kann sich mit dem Reifendruck an die Regeln halten und doch etwas tun, was den Reifen zum Platzen bringt. Das Problem liegt darin, dass Pirelli einer naiven Erwartung aufsitzt. Die Reifenbauer gehen davon aus, dass sich der Luftdruck während der Fahrt im Vergleich zum Startdruck um 1,5 bis 2,0 PSI erhöht. Das sind die Gesetze der Physik. Beim Fahren erwärmt sich der Reifen, und der Luftdruck steigt.

Pirelli bestimmt seine Startdrücke so, dass sie sich mit dem erwarteten Druck im Fahrbetrieb auf der sicheren Seite wähnen. Wenn es nun irgendeiner schafft, den Anstieg des Drucks abzubremsen, kann er in einen Bereich kommen, der den Reifen

> „In den Regeln steht nicht, dass die Teams über den erwarteten Einsatzdrücken bleiben müssen. Sie müssen nur die Startdrücke einhalten."
>
> Mario Isola

schädigt, obwohl er noch innerhalb aller Vorgaben liegt. Pirelli-Sportchef Mario Isola räumt ein: „Es scheint so, dass wir uns da in Baku zu wenig Spielraum gegeben haben und einige Teams unter den Einsatzbedingungen geblieben sind, die wir als sicher einstufen." Eine Vorahnung, dass etwas aus dem Ruder laufen könnte, muss Pirelli gehabt haben. Immerhin erhöhte man den Startdruck der Hinterreifen von Freitag auf Samstag um ein PSI.

Die Untersuchungen nach den Reifenschäden von Max Verstappen und Lance Stroll ergaben einen Umlaufbruch der inneren Reifenschulter wegen stehender Wellen in den Flanken und zu



WILHELM

Stein des Anstoßes: Verstappen platzte in Baku bei 320 km/h der linke Hinterreifen

niedrigem Reifendruck. Was zu niedrig heißt, wird nicht spezifiziert. Wie das ermittelt wurde, auch nicht. Pirelli hat keinen Zugriff auf die Daten der Teams. Sie müssen mit dem leben, was später in den Einsatzprotokollen steht. Die Reifentechniker haben offenbar Vergleichsdaten von intakten Reifen ähnlicher Laufzeiten genommen und sind nach Prüfstandsläufen zu dem Schluss gekommen, dass zu wenig Luftdruck schuld gewesen sein muss.

Pirellis einzige Erklärung

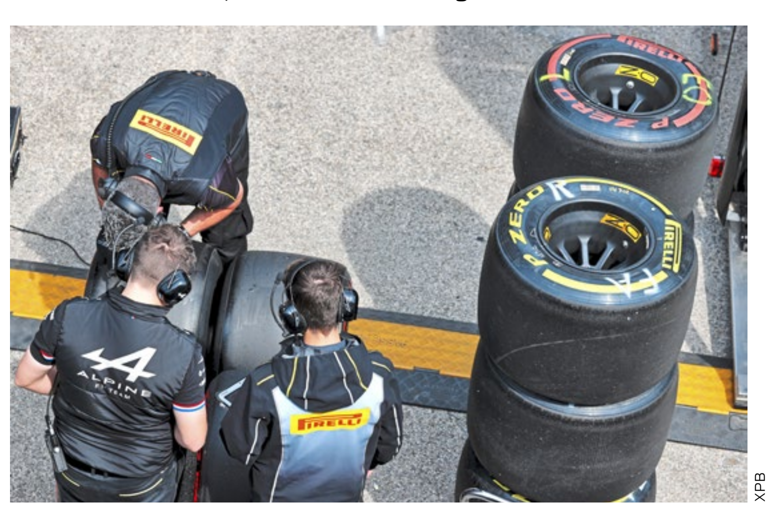
Der Reifen von Stroll war knapp 30 Runden alt, der von Verstappen 33 Runden. Da zu diesem Zeitpunkt bereits viel Gummi von der Lauffläche geschrubbt war, bewegten sich die Drücke sicher am unteren Ende der Skala der erwarteten Einsatzparameter. Warum es immer den linken Hinterreifen traf, erklärt Pirelli-Sportchef Mario Isola so. „Der war in Baku weniger belastet. Damit war der Druck auch geringer als auf der rechten Seite."

Die Konkurrenz witterte sofort Betrug. Lewis Hamilton fragte beim Fahrer-Briefing FIA-Technikchef Nikolas Tombazis sogar, warum Red Bull nicht nachträglich disqualifiziert würde. Antwort: „Weil wir ihnen kein Fehlverhalten nachweisen können." Sowohl Red Bull als auch Aston Martin bestritten irgendwelche Tricksereien mit dem Luftdruck, sei es durch Überheizen der Reifen in den Heizdecken oder durch Manipulation des eingefüllten Gases. Aston-Martin-Teamchef Otmar Szafnauer beteuert: „Nach unseren Messungen lag der Luftdruck der Reifen zu jeder Zeit über den von Pirelli vorgeschriebenen Startwerten." Ein weiteres Entlastungsargument: „Vettel war mit exakt den gleichen Luftdrücken unterwegs. Da ist nichts passiert."



XPB

Aston Martin beteuert, den Luftdruck stets eingehalten zu haben



XPB

Pirelli-Techniker überprüfen die Startdrücke. Sie steigen beim Fahren



XPB

Verstappen ist auf Pirelli nicht gut zu sprechen

Die Reifenschäden haben eine Vorgeschichte. Schon 2020 waren einige Teams über den Zustand ihrer Hinterreifen auf Strecken mit hoher Belastung besorgt. Vor allem Mercedes. Weil das schnellste Auto die Reifen am härtesten hernimmt. Die Reifenplatzer von Stroll in Mugello und Verstappen in Imola waren ein Weckruf. Da hatte die FIA längst beschlossen, den Autos über die Aerodynamik zehn Prozent Abtrieb zu nehmen. Trotzdem zog Pirelli zu aller Überraschung eine neue Konstruktion der Reifen aus dem Hut. „Wenn man etwas Gutes in der Schublade hat, lässt man es nicht darin liegen", begründete Isola den Schritt. Man forscht allerdings auch nicht in diese Richtung, wenn es keine Probleme gibt.

Einzige Lösung: Druck hoch

Der stabilere Unterbau des 2021er-Reifens ermutigte Pirelli dazu, die Luftdrücke in dieser Saison deutlich zu senken. Bei einigen Rennen lag man bis zu 2,5 PSI unter den Vorjahreswerten. Dass jetzt doch wieder etwas passiert ist, hat vermutlich zwei Gründe. Die Maßnahme war nicht so erfolgreich, wie es sich Pirelli erhofft hatte, und einige Teams sind offenbar in der Lage, sich unterhalb der von Pirelli erwarteten Einsatzbedingungen zu bewegen, jedoch immer noch über den Startdrücken. In Paul Ricard wusste sich Pirelli nicht anders zu helfen, als die Startdrücke der Hinterreifen von 19,5 auf 21,5 PSI hochzusetzen. Das klingt nach Verzweiflungstat.

Die FIA reichte Pirelli eine Hand. Eine 18-seitige Technische Direktive erweckt den Eindruck, als sei tatsächlich geschwindelt worden. Der Verband präzisierte die Regeln für das Vorheizen der Reifen, für das verwendete Gas im Reifen und für das Prozedere, wann und wie die Luftdrücke geprüft werden und welchen Wert sie bei welcher Temperatur aufweisen müssen. Notfalls lässt man die Reifen abkühlen, um nachzuschauen, ob dann noch der Startdruck erreicht wird. Das Problem dabei: Der FIA fehlt das Personal, alle Autos zu checken. Im nächsten Jahr soll das alles Geschichte sein. Dann kommt der Einheitssensor, der es erlaubt, jederzeit die Drücke einzusehen. Er ist längst überfällig. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

TEST VERSCHOBEN
Eigentlich sollte Romain Grosjean am 29. Juni bei einem Privattest seinen Abschied aus der Formel 1 nachholen. Doch der Test musste aufgrund von Quarantäne-Regeln und Einreisebeschränkungen wegen Corona verschoben werden. Das teilte Mercedes mit. Das Team sucht nach einem neuen Termin im Sommer, damit Grosjean den W10 von 2019 fahren kann.

NACHHILFE FÜR DIE FIA
2022 kommen die Einheitssensoren für die Reifen. Damit sollen Temperatur und Luftdrücke auch unter der Fahrt ständig überprüft werden können. Offenbar gab es jedoch Probleme bei der Konstruktion eines solchen Sensors. Deshalb sollen die Teams der FIA geholfen haben, einen zuverlässigen Sensor zu bauen.

DIE MASKE FÄLLT
Es ist der nächste Schritt zur Lockerung. Bei den TV-Interviews zwischen Moderator und Fahrer dürfen die Piloten die Gesichtsmaske ablegen, sofern der Mindestabstand eingehalten wird. Damit ist endlich die Mimik beim Frage-Antwort-Spiel zu erkennen.

HAMILTONS TEURER SCHUH
Der Weltmeister stiefelte am Donnerstag mit 950 Euro teuren Boots durch das Fahrerlager. Die Schuhe erinnerten in ihrer Form ein wenig an Gummistiefel. Die Chelsea Boots der Marke „Bottega Veneta“ haben einen 5,5 Zentimeter hohen Gummi-Absatz, bestehen sonst aus Kalbsleder und sind auch innen damit gefüttert. Das scheint dem bekennenden Veganer nichts auszumachen.


MOTORSPORT IMAGES

Hamiltons teure Gummistiefel

KLEINE ASTON-FEIER
Aston Martin feierte das erste Podest seiner Geschichte in der Fabrik in Silverstone. „Es war ein kleines Event unter der Woche“, berichtete der Zweitplatzierte von Baku, Sebastian Vettel. „Wir haben angestoßen, mit der Trophäe in der Mitte.“ Von Teamchef Otmar Szafnauer gab es ein Sonderlob: „Sebastian ist besessen von Details. Deshalb dauert die Nachbesprechung nach Rennen auch länger als früher. Ich habe noch nie einen Fahrer erlebt, der sich jedes Detail aus jeder einzelnen Kurve merkt. Diese Arbeitsmoral bringt das Team voran.“

ALONSO WETTERT
Fernando Alonso stößt die aus seiner Sicht negative Berichterstattung weiter auf: „Ich weiß nicht, was die Leute erwartet haben. Ich liege im Plan. Ich war in den ersten sechs Rennen drei Mal im Q3 und drei Mal in den Punkten. Ich sehe nicht die Probleme, die andere herbeireden. Der einzige Punkt ist, dass ich ein besseres Gefühl für die Reifen in den ersten schnellen Runden brauche.“

GASLY FROH ÜBER NETFLIX
Pierre Gasly spürt den Effekt der fortlaufenden Netflix-Dokus: „Deshalb folgen mir jetzt mehr Fans aus Amerika. Netflix legt den Fokus mehr auf die Persönlichkeit. Für uns Fahrer ist das eine gute Plattform, um unsere Fan-Basis zu erweitern.“

ANFLUG PER HELIKOPTER
Max Verstappen bewältigte die Reise von seiner Wahlheimat Monaco nach Le Castellet nicht per Auto. Er ließ sich die 145 Kilometer mit dem Hubschrauber fliegen. Lance Stroll nahm den Privatjet für die Anreise nach Frankreich.



JERRY ANDRÉ

Verstappen kam im Monaco-Heli

KOMMENTAR

Zuerst die Heckflügel, jetzt die Reifen. Die FIA muss alle zwei Monate ihr Reglement nachschärfen. Es handelt sich wohlgemerkt nicht um neue Regeln, sondern nur um die Einhaltung derselben. Da entsteht dann für den einen oder anderen eine neue Regel, wenn er vorher das Reglement geschickt ausgetrickst hat. Wobei man von Tricksen nicht mal sprechen kann. Wenn ein Heckflügel die Biegetests der FIA besteht, ist er legal. Egal, wie stark er sich während der Fahrt verbiegt. Wenn ein Team den Startdruck der Reifen immer einhält, kann man ihm nichts vorwerfen. Auch dann nicht, wenn das Team unter den von Pirelli gewünschten Einsatzdrücken bleibt, die in aller Regel mindestens ein PSI über den Startdrücken liegen. Das aber ist eine Erwartung, kein justiziabler Grenzwert. Dass die Teams ans Limit gehen, sollte keinen verwundern. Am allerwenigsten die, die jetzt nach Bestrafung rufen. Es liegt in der DNA der Formel 1, das auszuloten, was das Reglement hergibt. Wer es nicht macht, ist selber schuld. Die ständigen Klarstellungen sind halt nur ärgerlich und tragen nicht unbedingt zur Glaubwürdigkeit bei. Ein Reglement muss für jeden einfach zu verstehen sein. Wenn man drei Seiten braucht, um die Heckflügel-Biegetests genau zu beschreiben und 18 Seiten für die Einsatzbedingungen der Reifen, dann ist etwas faul. Das kapiert keiner. Und damit verärgert man alle Fans. Dabei wäre es mit den Reifen so einfach. Der einheitliche Luftdruck-Sensor hätte schon längst da sein müssen. Und ich stimme Franz Tost zu, der vorschlägt, die Heizdecken wegzulassen. Die kosten nur Geld und Strom. Und laden zum Tricksen ein. Aber da jaulen die Fahrer auf, und Pirelli hat Angst, einer könnte mit kalten Reifen abfliegen. In der IndyCar-Serie geht es auch. Es ist das gleiche Problem für alle, das man schon irgendwie lösen wird. Wenn die Regeln gut geschrieben sind, kommt man mit der Hälfte aus. Je komplizierter, desto größer die Chance des Betrugs. ■



RED BULL

Die Formel 1 ist eine der letzten Serien, die noch Heizdecken verwenden



Michael Schmidt
Redakteur

Wären weniger Regeln besser für den Sport? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Ocon bleibt bis 2024

Alpine hat den Vertrag mit Esteban Ocon vorzeitig bis 2024 verlängert. Zusammen mit Fernando Alonso will man künftig um Siege und WM-Titel kämpfen.

Von: **Andreas Haupt**

Pünktlich zum Heimspiel in Le Castellet hat Alpine den Vertrag von Esteban Ocon verlängert. Der 24-Jährige wird bis 2024 an die französische Werksequipe gebunden. Damit schafft Alpine früh Gewissheit bei den Fahrern. Fernando Alonso hat für die kommende Saison bereits einen Vertrag in der Tasche.

Alpine-CEO Laurent Rossi sieht in Ocon einen der Stars der Zukunft: „Er ist für uns jetzt schon eine Bereicherung und wird es auch weiterhin sein, wenn es für uns darum geht, das Beste aus den neuen Regeln für 2022 zu machen. Er ist zudem ein perfekte Botschafter für die Marke.“ Die Alternativen an Piloten mit Erfahrung und Botschafter-Qualitäten waren rar. An Pierre Gasly durfte Alpine nicht mal baggern. Der steht bis 2023 bei Alpha Tauri unter Vertrag. Die Personalie Ocon hat auch Auswirkungen auf die Pläne von Mercedes. Der Franzose rutscht von der Liste als Ersatz für Valtteri Bottas, dessen Stammplatz für 2022 mehr als wackelt. Doch Ocon wurden ohnehin nur Außenseiterchancen zugestanden. Wenn Bottas gehen muss, dürfte George Russell den Zuschlag erhalten. ■



XPB

Ocon wurde für seine guten Leistungen mit einem neuen Vertrag belohnt

Formel 1

Kein Fan vom Sprint

In Silverstone will die Formel 1 zum ersten Mal nicht per Zeitfahren, sondern durch einen Sprint die Startaufstellung ermitteln. FIA-Präsident Jean Todt ist kein großer Fan davon, sieht es aber pragmatisch.

Von: **Andreas Haupt**

Die Premiere ist für den 17. Juli geplant. Dann will die Formel 1 erstmals in ihrer Geschichte ein Sprintrennen am Samstag austragen, um die Startaufstellung für den Sonntag zu ermitteln. Pardon: Das neue Format darf nicht Rennen genannt werden, sondern nur „Sprint“.

Die Formel 1 verspricht sich davon ein neues Spannungselement und höhere Einschaltquoten. Natürlich fließt zusätzliches Geld in die Kasse der Rechteinhaber. Silverstone greift in die Tasche. Genauso müssen es die anderen Veranstalter tun. Für die beiden zusätzlichen Sprints der Saison sind Monza sowie Austin oder Brasilien im Gespräch. Viel hängt davon ab, inwieweit die Formel 1 den Kalender im zweiten Halbjahr wegen Corona noch umstellen muss.

Nicht alle sind von den Sprints begeistert. „Wenn Sie mich fragen, ob ich ein großer Fan davon bin, lautet die Antwort nein. Ich denke nicht, dass die Formel 1 das braucht“, sagt Jean Todt. Auf der anderen Seite sieht es der scheidende FIA-Präsident pragmatisch: „Der Versuch kostet uns nichts. Ich bin neugierig, wie es laufen wird. Ich bin mir sicher, dass es kein großes Risiko ist und dem Image und der Glaubwürdigkeit der Weltmeisterschaft nicht schaden wird. Das Rennen bleibt die Hauptattraktion.“

Rechteinhaber Liberty Media denkt bereits einen Schritt weiter: Sportchef Ross Brawn hält es für möglich, dass 2022 sogar sechs Sprints stattfinden. ■



XPB

FIA-Präsident Jean Todt sieht dem ersten Sprint skeptisch entgegen

NACHRICHTEN

FURBATTO ZU ASTON
Aston Martin hat Luca Furbatto als neuen Chef-Ingenieur verpflichtet. Der Italiener wurde direkt von Alfa Romeo abgeworben, wo er die Rolle des Chefdesigners bekleidete. In seinem neuen Job bei Aston Martin wird Furbatto als rechte Hand von Technikchef Andy Green fungieren.

GERÜCHTE UM BOTTAS
Einige Medien berichten bereits, dass Valtteri Bottas bei Mercedes vor dem Abschied steht und durch Williams-Pilot George Russell ersetzt wird. Das wird aber sowohl vom Rennstall als auch von Bottas dementiert. Die Gespräche für 2022 hätten noch nicht einmal begonnen, heißt es. „Diese Geschichten werden nur geschrieben, um Klicks zu machen“, schimpfte der Pilot in Le Castellet.

KNOPF GESICHERT
Nachdem Lewis Hamilton in Baku aus Versehen den Knopf für die Bremskraftverteilung verstellt hatte, gab es für Le Castellet eine Modifikation. Um den Knopf wurde eine Schutzumrandung am Lenkrad angebracht, damit der Knopf nicht mehr unbeabsichtigt betätigt werden kann.

NEUE MOTOREN
Honda und Renault verbauten in Frankreich frische Motoren. Performance-Upgrades sind zwar nicht erlaubt, die Teams verbessern die Leistung jedoch durch die Hintertür. Sie durften an der Zuverlässigkeit arbeiten. Und je standfester ein Motor ist, desto mehr kann man mit den Einstellungen ins Risiko gehen.

CORREA-COMEBACK
Fast zwei Jahre nach seinem schweren Unfall in Spa-Francorchamps ist Juan Manuel Correa wieder in den Junior-Kader von Sauber aufgenommen worden. Schon in Le Castellet war der 21-jährige Formel-3-Pilot mit den Logos des Schweizer F1-Rennstalls unterwegs.



Jack Doohan feierte im verregneten Hauptrennen seinen ersten Sieg in der Formel 3

FORMULA MOTORSPORT LTD

Regenmeister

Das Formel-3-Gastspiel in Le Castellet bot spannende Rennen und packende Action. Die drei Siegerpokale holten sich Alexander Smolyar, Arthur Leclerc und Jack Doohan ab.

Von: **Tobias Grüner**

Nach fast anderthalb Monaten Pause bestritt die Formel 3 in Le Castellet endlich ihr zweites Rennwochenende. Frederik Vesti schüttelte den Rost der Pause am schnellsten ab. Der ART-Pilot sicherte sich in der Quali zwei Zehntel vor Prema-Konkurrent Dennis Hauger die Pole-Position für das Hauptrennen.

Im ersten Sprint mit umgekehrter Startreihenfolge hatte das Duo aber nichts mit der Pokalvergabe zu tun. Auch David Schumacher, der auf Startplatz 2 eigentlich aussichtsreich begann, konnte nichts Zählbares mitnehmen. Ein Problem mit der Kupplung kostete schon in der ersten Runde zahlreiche Plätze. Am Ende landete der einzige Deutsche nur auf Rang 16. In der ersten Rennhälfte lieferten sich Logan Sargeant und Ayumu Iwasa packende Duelle um die Spitze. In der zweiten Rennhälfte geigten vor allem Alexander Smolyar und Victor Martins groß auf. Drei Runden vor Schluss übernahm Lokalmatador Martins die Führung. Doch im letzten Umlauf gelang Smolyar in der Schikane noch einmal der Konter. „Bei dem starken Gegenwind auf der Mistral-Geraden wusste ich, dass ich im Windschatten eine gute Chance habe“, erklärte der Russe nach seinem zweiten Saisonsieg.



Im zweiten Sprint trumpfte Prema mit Arthur Leclerc an der Spitze groß auf

XPB

In einem abwechslungsreichen Rennen hatten fünf Piloten Führungsrunden gesammelt.

Arthur Leclerc war nach einem Quali-Defekt vom letzten Startplatz losgefahren, konnte sich aber noch bis auf Rang 12 verbessern und sich damit die Pole für den zweiten Sprint sichern. Von ganz vorne fuhr der Bruder von Ferrari-Star Charles Leclerc souverän seinen ersten Sieg in der Formel 3 nach Hause. Jak Crawford, der in der Aufstellung neben Leclerc auf Rang 2 stand, hatte auf den ersten Metern seinen Motor abgewürgt und so den Weg für eine Prema-Dreifachführung frei gemacht. Im Kampf um Rang 2 überholte Dennis Hauger Teamkollege Olli Caldwell in Runde 8. Einen Umlauf vor der Zielflagge ging auch noch Martins an Caldwell vorbei und verhinderte so ein reines Prema-Podium.

Doohan im Regen stark

Eine halbe Stunde vor dem Hauptrennen am Sonntag ging plötzlich ein Schauer über dem Circuit Paul Ricard nieder. Das komplette Feld musste auf Regenreifen starten. Pole-Sitter Vesti kam auf der feuchten Piste überhaupt nicht zurecht. Schon auf dem Weg in die erste Kurve musste er die Führung Hauger überlassen. Im Laufe der 20 Rennrunden wurde der Däne bis auf Rang 6 durchgereicht. Am besten kam Jack Doohan mit dem Regen zurecht. In Runde 14 setzte der Australier zur entscheidenden Attacke auf Hauger an. Der Norweger versuchte zwar noch einmal zu kontern, musste sich aber mit Rang 2 zufriedengeben. Der dritte Podiumsplatz wurde im Duell zwischen Caio Collet und Victor Martins ausgefochten. Hier fiel die Entscheidung in Runde 16, als Collet seinen Alpine-Junior-Kollegen in der Zielkurve überrumpelte.

Mit seinen beiden Podiumsplätzen konnte Hauger die Führung in der Gesamtwertung verteidigen. Die nächsten Rennen stehen für die F3-Junioren Anfang Juli in Spielberg auf dem Plan. ■

LE CASTELLET, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Alexander Smolyar	38.26,581 min
2.	Victor Martins	+ 0,624 s
3.	Calan Williams	+ 1,212 s
4.	Logan Sargeant	+ 1,779 s
5.	Clément Novalak	+ 2,351 s
6.	Juan Manuel Correa	+ 2,666 s
7.	Jack Doohan	+ 2,765 s
8.	Ayumu Iwasa	+ 5,825 s
9.	Dennis Hauger	+ 6,234 s
10.	Olli Caldwell	+ 6,443 s

LE CASTELLET, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Arthur Leclerc	37.46,891 min
2.	Dennis Hauger	+ 4,281 s
3.	Victor Martins	+ 8,044 s
4.	Olli Caldwell	+ 9,383 s
5.	Jack Doohan	+ 10,067 s
6.	Clément Novalak	+ 12,757 s
7.	Alexander Smolyar	+ 18,042 s
8.	Calan Williams	+ 20,664 s
9.	Ayumu Iwasa	+ 22,190 s
10.	Frederik Vesti	+ 24,930 s

LE CASTELLET, RENNEN 3

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	43.19,510 min
2.	Dennis Hauger	+ 1,551 s
3.	Caio Collet	+ 5,051 s
4.	Victor Martins	+ 7,237 s
5.	Clément Novalak	+ 14,245 s
6.	Frederik Vesti	+ 17,942 s
7.	Ayumu Iwasa	+ 23,047 s
8.	Alexander Smolyar	+ 24,883 s
9.	Juan Manuel Correa	+ 25,549 s
10.	Jak Crawford	+ 28,620 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dennis Hauger	66
2.	Victor Martins	60
3.	Jack Doohan	58
4.	Clément Novalak	49
5.	Olli Caldwell	41

Der Penske-Fluch

Álex Palou übernahm kurz vor Ende die Führung und sicherte sich seinen zweiten Saisonsieg

INDYCAR/CHRIS OWENS

Die Pechsträhne des Team Penske hält weiter an: Wie schon in Detroit verpasste die Truppe von Roger Penske auf der Road Amerika den ersten Saisonerfolg auf dramatische Weise. Ganassi-Youngster Álex Palou staubte ab und führt in der Meisterschaft.

Von: **Philipp Körner**

Sieben unterschiedliche Sieger nach der ersten Saisonhälfte – darunter jedoch kein Fahrer aus dem Team Penske: Selbst in der für Abwechslung bekannten IndyCar-Serie waren die vergangenen Monate ziemlich außergewöhnlich. Nach den beiden dramatischen Renntagen in Detroit, die mit Will Power und Josef Newgarden gleich zwei Penske-Piloten in Führung liegend scheitern sahen, stand das Topteam am Wochenende stark unter Druck.

Josef Newgarden zeigte sich am Samstag davon jedoch unbeeindruckt und sicherte sich seine insgesamt dritte Pole-Position in Elkhart Lake. In der Pressekonferenz beruhigte er die Fans: „Die Situation ist für uns nicht fürchterlich frustrierend. Wir hatten den Speed und waren im Qualifying immer stark. Wir konnten es nur nicht in jedes Rennen hinüberretten. Wenn wir das aussortieren, kommen auch die Topresultate wieder zurück.“ Platz 2 ging an Colton Herta (Andretti Autosport) und Rang 3 an Jack Harvey (Meyer Shank Racing). Kevin Magnussen, der kurzfristig von McLaren SP als Ersatz für Felix Rosenqvist nominiert wurde, schlug sich mit einem 21. Platz achtbar. Oliver Askew übernahm stattdessen den Ed-Carpenter-Racing-Chevy von Rinus VeeKay. Der Holländer brach sich unter der Woche ein Schlüsselbein beim Radfahren.

Letztes SC entscheidet

Typisch für die IndyCar, war das Rennen von zahlreichen Strategien geprägt. Neben den zwei Reifenmischungen sorgten insgesamt vier Safety-Car-Phasen für viele Verschiebungen. Unter anderem rutschte so sogar ein hadernder Kevin Magnussen für sechs Runden auf Platz 1, bevor er wenig später mit technischen Problemen ausschied.

Insgesamt machte Josef Newgarden den besten Job im Feld und schien teils unantastbar zu sein. Nur Álex Palou (Chip Ganassi Racing), der sich auch dank der ersten Neutralisierung in Runde 16 von Startplatz 5 auf Position 2 vorkämpfen konnte, schaffte es, den zweifachen Champion wirklich unter Druck zu setzen. Wie in den vorherigen Saisonrennen fiel die Entscheidung wieder im Kontext einer letzten, späten SC-Phase: Beim Beschleunigen im Zuge des Restarts steckte das Auto von Newgarden plötzlich im fünften Gang fest, wodurch Palou in der Anfahrt zur ersten Kurve locker vorbeiziehen konnte. Mit einem schließlich im ersten Gang hoffnungslos humpelnden Auto fiel Newgarden auf Platz 21 zurück.

Álex Palou brachte die geschenkte Führung parallel souverän ins Ziel. Colton Herta feierte mit dem zweiten Platz wieder ein starkes Ergebnis. Komplettiert wurde das Podium von Will Power, der nach dem Rennen passend resümierte: „Es ist unfassbar, was mit unserem Team gerade los ist. Immer wenn wir den Sieg fast in der Tasche haben, passiert irgendetwas Lächerliches.“ ■

ROAD AMERICA

1.	Álex Palou	1:50.55,0534 h
2.	Colton Herta	+ 1,9106 s
3.	Will Power	+ 2,9853 s
4.	Scott Dixon	+ 3,9048 s
5.	Romain Grosjean	+ 4,7136 s
6.	Marcus Ericsson	+ 5,1806 s
7.	Alexander Rossi	+ 7,7219 s
8.	Takuma Sato	+ 7,9145 s
9.	Patricio O'Ward	+ 9,0243 s
10.	Max Chilton	+ 9,3733 s

Pole-Position:
Josef Newgarden: 1.46,0186 min.
Meiste Führungsrunden:
Josef Newgarden, 32/55 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	349 Punkte
2.	O'Ward	321
3.	Dixon	296
4.	Newgarden	261
5.	Pagenaud	255



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Josef Newgarden führte lange, wurde aber Opfer eines Getriebeproblems



PORSCHE

Die Leiden des jungen Wehrlein

Erster und Zweiter auf der Strecke, am Ende gab es aber keinen Pokal für Pascal Wehrlein

Eine Disqualifikation am Samstag und eine Fünf-Sekunden-Zeitstrafe am Sonntag machten den Porsche-Piloten Pascal Wehrlein zum tragischen Helden der Mexiko-Rückkehr. Statt Porsche jubelten schlussendlich die Konzernschwester Audi und das Mercedes-Kundenteam Venturi Racing.

Von: **Philipp Körner**

Alejandro Agag, Gründer und Boss der Formel E, war außer sich. Noch am Sonntag – ein Tag nach der bitteren Disqualifikation von Pascal Wehrlein – lief der sonst dauerstrahlende Spanier missmutig durch das Fahrerlager des mexikanischen Autódromo Miguel E. Abed und zeigte sich entrüstet über das PR-Debakel des Vortages: „Wir haben eine fantastische Show von Porsche und Pascal gesehen, und ich war sehr unglücklich darüber, dass sie nicht gewonnen haben. Wir müssen uns bei den Fans entschuldigen, die nicht verstanden haben, was da überhaupt vorgefallen war."

Diese sahen beim ersten Lauf am Samstag nämlich zunächst den allerersten Sieg von Porsche in der Formel E, nur um dann kurz darauf mitzuverfolgen, wie beide Porsche disqualifiziert wurden. Eine nachvollziehbare Erklärung für die harte Entscheidung der Rennleitung ließ daraufhin länger auf sich warten.

Ursprünglich war der Samstag für die Truppe aus Weissach jedoch gut gestartet. Pascal Wehrlein zeigte eine starke Leistung in der Qualifikation und sicherte sich die erste Pole auf dem Oval mit winkligem Infield. Platz 2 ging an den Nissan-Fahrer Oliver Rowland, Startposition 3 belegte Jake Dennis (BMW). Zweitbester Deutscher war BMW-Pilot Maximilian Günther auf Rang 5. Schon beim Start setzte sich Wehrlein von den Verfolgern ab und konnte sich damit aus dem klassischen Startgetümmel der Formel E raushalten, das unter anderem einen harten Abflug von Nick Cassidy (Virgin-Audi) mit anschließendem Safety Car sah. Beim Restart musste sich der Deutsche dann gegen seinen Landsmann Maximilian Günther und dessen BMW-Kollegen Jake Dennis erwehren. Wehrlein war es auch, der als erster Spitzenfahrer in die Attack Mode Activation Zone für den ersten von zwei Power-Boosts abbog.

> „Letztlich war es ein Formfehler, der nichts an der Performance geändert hätte. Die Disqualifikation ist eine sehr harte Strafe."
>
> Pascal Wehrlein

Während die Zonen sonst am Kurvenäußeren liegen, entschieden sich die Streckenplaner diesmal dazu, eine Kurve mit zwei Konfigurationen zu nutzen. Die mit der Zone ausgestattete weitere „Joker-Kurve" erinnerte damit an die Zusatzschleifen von Rallycross-Strecken. Obwohl diese Idee zumindest theoretisch das Feld beim Anbremsen trennte, sorgte das Auffahren auf die richtige Strecke für zahlreiche harte Manöver und Unfälle. Die blinde Zufahrt auf den Kurs zog dementsprechend einige Debatten im Fahrerlager nach sich.

Wehrlein erwischte dort jedoch immer ein gutes Timing und konnte sich ohne grobe Zwischenfälle wieder an die Spitze setzen. Im von vielen überharten Zweikämpfen geprägten Mittelfeld arbeiteten sich derweil die beiden Audi-Fahrer Lucas di Grassi und René Rast stetig nach vorne – sparten sich dabei aber noch etwas Energie auf. Am Ende verhalf die Taktik den beiden Audi-Piloten zum Sprung auf die Plätze 2 und 3. Der dominante Wehrlein war ihnen da aber schon lange enteilt. Doch was kostete Porsche und ihn schließlich den Sieg? Dem Sportwagenbauer war sowohl bei Pascal Wehrlein als auch beim Teamkol-



AUDI

Erlösung: Audi feierte nach langer Durststrecke wieder einen (Doppel-)Sieg



FORMEL E

Edoardo Mortara (Venturi Racing) schaffte es an beiden Tagen auf das Podium



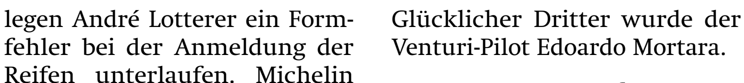
MOTORSPORT IMAGES

Erbost: Die „Joker-Kurve“ (Mitte oben) für den Attack Mode sorgte für Kritik



MOTORSPORT IMAGES

Ernüchternd: Trümmerteile und Werbefolien säumten das mexikanische Oval



legen André Lotterer ein Formfehler bei der Anmeldung der Reifen unterlaufen. Michelin habe aufgrund der nicht erfolgten Anmeldung dann den Reifendruck nicht überprüfen können.

Während Porsche Einspruch gegen die aus ihrer Sicht viel zu harte Entscheidung einlegte, ließ Wehrlein seinen Frust in den sozialen Medien raus: „Ihr gebt uns drei Reifensets für das Wochenende. Wenn es so wichtig ist, welches der drei aufgezogen ist, kontrolliert es, verdammt noch mal, selbst, während wir eine halbe Stunde im Grid rumstehen.“ Glücklicher Dritter wurde der Venturi-Pilot Edoardo Mortara.

Verwirrung in Lauf 2

Etwas Linderung für Porsche brachte am Sonntag dann ein zweiter Startplatz von Wehrlein. Die Pole ging an den wiederholt schnellen Oliver Rowland. Edoardo Mortara setzte mit Rang 3 das nächste Ausrufezeichen für das Mercedes-Kundenteam Venturi, während das nominelle Werksteam am Sonntag mit größeren Problemen kämpfte.

Wie am Vortag zeigte der ehemalige DTM-Pilot Mortara eine gute Pace im Rennen und setzte sich im Zuge der Attack-Mode-Phasen an die Spitze – nachdem er schon in der Startphase Pascal Wehrlein überholt hatte. Wehrlein fuhr zwar nicht so dominant wie am Samstag, bekam aber dank eines starken Manövers gegen Oliver Rowland den zweiten Platz wieder. Nick Cassidy arbeitete sich mit einer klugen Strategie nach vorne und fuhr hinter Mortara und Wehrlein als Dritter ins Ziel. Wie am Vortrag griff die Rennleitung aber noch mal ein und bestrafte Stunden später Wehrlein für eine falsche Verwendung des Fanboosts. Obwohl die Untersuchung noch vor dem Ende des Rennens kommuniziert wurde, freute sich Wehrlein ausgiebig über das Podium. Erst im TV-Interview wurde der sichtlich irritierte Porsche-Pilot auf die Möglichkeit einer Zeitstrafe hingewiesen. Nick Cassidy rutsche schließlich hoch auf Platz 2, Oliver Rowland steht zumindest auf dem Papier auf dem Podium, und Pascal Wehrlein beendete das Wochenende immerhin auf Platz 4. Weiter geht es am 10. und 11. Juli auf dem Hafenkurs von New York. ■

FORMEL E IN PUEBLA/MEXIKO

1. Rennen, 28 Runden à 2,982 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Lucas di Grassi	47.40,772 min
2.	René Rast	+ 0,497 s
3.	Edoardo Mortara	+ 2,774 s
4.	Alexander Sims	+ 10,443 s
5.	Jake Dennis	+ 11,473 s
6.	António Félix da Costa	+ 11,624 s
7.	Stoffel Vandoorne	+ 12,022 s
8.	Mitch Evans	+ 12,351 s
9.	Nyck de Vries	+ 12,936 s
10.	Alex Lynn	+ 13,154 s

2. Rennen, 32 Runden à 2,982 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Edoardo Mortara	46.41,685 min
2.	Nick Cassidy	+ 4,169 s
3.	Oliver Rowland	+ 6,912 s
4.	Pascal Wehrlein	+ 7,296 s
5.	Jake Dennis	+ 9,986 s
6.	Alex Lynn	+ 10,630 s
7.	Maximilian Günther	+ 10,968 s
8.	Jean-Éric Vergne	+ 21,111 s
9.	Mitch Evans	+ 21,261 s
10.	René Rast	+ 21,896 s

WM-STAND FAHRER

1.	Edoardo Mortara	72 Punkte
2.	Robin Frijns	62
3.	A. Félix da Costa	60
4.	René Rast	60
5.	Mitch Evans	60
6.	Nyck de Vries	59
7.	Stoffel Vandoorne	54
8.	Jake Dennis	54
9.	Oliver Rowland	53
10.	Jean-Éric Vergne	50

WM-STAND TEAMS

1.	Mercedes	113 Punkte
2.	DS-Techeetah	110
3.	Jaguar	109
4.	Audi	99
5.	Virgin-Audi	99
6.	Venturi-Mercedes	83
7.	BMW	82
8.	Mahindra	68
9.	Porsche	66
10.	Nissan	64



GTWC

Doppelschlag: Das Lambo-Team Emil Frey räumte in Zandvoort groß ab

Große Frey-Schwimmer

Der zweite Event des Sprint Cups im Rahmen der GT World Challenge wurde zur großen Show des Emil-Frey-Teams: Am Samstag siegte das Huracán-Duo Ricardo Feller und Alex Fontana, beim zweiten Lauf am Sonntag doppelten die Teamkollegen Norbert Siedler und Albert Costa nach.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Noch beeindruckender: Ricardo Feller und Alex Fontana holten beim ersten Lauf am Samstag nicht nur den Gesamtsieg, sondern auch den Klassensieg im Silber-Cup – womit sie übrigens im Meisterschaftsstand des Sprint Cups den zweiten Platz hinter dem WRT-Audi-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor übernahmen. Und hatten wir bereits erwähnt, dass Emil Frey Racing am Sonntag sogar drei Fahrzeuge unter die Top-4 brachte?

Aber jetzt mal der Reihe nach: Am Samstag holten sich Alex Fontana und Ricardo Feller die Pole-Position für Lauf 1, knapp vor dem CMR-Bentley von Ulysse De Paw und Pierre Alexandre Jean, der vor allem aufgrund seines außerordentlich hohen Topspeeds in der ersten Reihe stand. Im Rennen zog Ricardo Feller eine beeindruckende Show ab, distanzierte den CMR-Bentley und den Rest des Feldes bis zum Pflichtboxenstopp um gut sieben Sekunden. Der führende Lamborghini Huracán von Emil Frey Racing (#14) pittete nahezu als Letzter, Fellers Teamkollege Alex Fontana hatte nach der Serie der Stopps einen Vorsprung von zehn Sekunden. Der wurde auch nicht kleiner, als noch in der Phase der Stopps eine kurze Gelbunterbrechung für einen Unfall von Rik Breukers (Madpanda-Mercedes) notwendig wurde – allerdings ohne Einsatz des Safety Cars.

Das Emil-Frey-Duo fuhr ungefährdet an der Spitze zum Sieg, fortan stand der Kampf um Platz 2 im Fokus: Raffaele Marciello hatte den auf Platz 3 liegenden AKKA ASP-Mercedes von Timur Boguslavskiy übernommen und machte Jagd auf den zweitplatzierten CMR-Bentley Continental GT3 (#107). Marciello fuhr eine Lücke von vier Sekunden zu und überholte den Bentley fünf Runden vor Rennende.

Harter Kampf im Mittelfeld

Noch deutlich unterhaltsamer für die Zuschauer war der Mehrkampf zwischen Mercedes und Audi um die Top-10-Platzierungen: Involviert waren hier Maro Engel (Toksport-Mercedes, #6), Christopher Mies (Attempro-Audi, #66) und Dries Vanthoor (WRT-Audi, #32). Die Haken und Ösen wurden direkt beim Restart nach der kurzen Gelbphase ausgepackt: Mies führte den Verfol-

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

DRITTER SAISONLAUF IN ZANDVOORT (NIEDERLANDE)

Länge der Strecke: 4,259 km; **Renndistanz:** 37 Runden = 157,580 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Silver	#14	Feller/Fontana	Emil Frey-Huracán GT3	1:00.48,141 h
2.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+9,628 s
3.	Silver	#107	Jean/De Pauw	CMR-Bentley Cont. GT3	+13,696 s
4.	Silver	#31	Bird/Tomita	WRT-Audi R8 GT3	+22,754 s
5.	Silver	#7	Tunja/Puhakka	Toksport-AMG GT3	+27,463 s
6.	Silver	#87	Tereschenko/Pla	AKKA ASP-AMG GT3	+31,688 s
7.	Pro	#6	Stolz/Engel	Toksport-AMG GT3	+32,394 s
8.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+32,793 s
9.	Pro	#26	Panis/Vervisch	Saintéloc-Audi R8 GT3	+33,827 s
10.	Pro	#66	Owega/Mies	Attempro-Audi R8 GT3	+40,976 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

VIERTER SAISONLAUF IN ZANDVOORT (NIEDERLANDE)

Länge der Strecke: 4,259 km; **Renndistanz:** 37 Runden = 157,580 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#163	Siedler/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	1:00.34,680 h
2.	Silver	#14	Feller/Fontana	Emil Frey-Huracán GT3	+10,954 s
3.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+24,121 s
4.	Pro	#114	Lappalainen/Aitkin	Emil Frey-Huracán GT3	+28,799 s
5.	Silver	#107	Jean/De Pauw	CMR-Bentley Cont. GT3	+29,358 s
6.	Pro	#89	Umbrarescu/Gounon	AKKA ASP-AMG GT3	+30,140 s
7.	Silver	#31	Bird/Tomita	WRT-Audi R8 GT3	+32,114 s
8.	Silver	#33	Hites/Perel	Rinaldi-Ferrari 488 GT3	+33,927 s
9.	Silver	#90	Pérez Companc/Breukers	Madpanda-AMG GT3	+34,275 s
10.	Silver	#7	Tunja/Puhakka	Toksport-AMG GT3	+38,843 s

gerzug an, Maro Engel presste sich in der Tarzan-Kurve außen an Mies vorbei, dahinter zog Vanthoor nach. In diesem Kuddelmuddel verlor übrigens das Frey-Team seinen zweiten Huracán, weil sich Albert Costa bei einem Feindkontakt einen Plattfuß einhandelte und es nicht mehr zurück bis an die Box schaffte.

Im Kampf um Platz 7 konnte Vanthoor zunächst Engel passieren, doch der Mercedes-Pilot erkämpfte sich die Position wieder zurück, und genügend Lackaustausch zwischen den beiden Streithähnen gab es ebenfalls zu bestaunen. Engel verteidigte letztlich Platz 7 gegen drei Audis, obwohl an seinem Mercedes-AMG GT3 ein Diveplane an der Frontstoßstange fehlte, was einen deutlichen Verlust an Abtrieb nach sich zog.

Bemerkenswerte Randnotiz: Im ersten Rennen in Zandvoort lagen fünf Silber-Fahrzeuge auf den ersten sechs Rängen im Gesamtklassement!

„Wir haben getan, was wir konnten – mit der Pace, die wir bei Audi hatten. Andere Fahrzeuge waren hier in Zandvoort deutlich schneller als wir!“

WRT-Teamchef Vincent Vosse

War das Team von Emil Frey in der Lage, den Erfolg beim zweiten Rennen am Sonntag abermals zu wiederholen? Nein, die Schweizer übertrafen ihren Vortageserfolg sogar noch, obwohl es zu Rennbeginn überhaupt nicht danach ausgesehen hatte.

Mercedes-Show in Lauf 2

Denn der von der Pole-Position gestartete AKKA ASP-Pilot Raffaele Marciello konnte sich gleich vom Start weg vom Feld absetzen und schenkte den Verfolgern phasenweise bis zu einer Sekunde pro Runde ein – ein außergewöhnlich großes Delta in einer Rennklasse, die über die Balance of Performance (BOP) ausgeglichen wird. In der direkten Verfolgerrolle hinter Marciello befand sich zunächst Dinamic-Porsche-Pilot Christian Engelhart, der beim Start Dries Vanthoor im WRT-Audi überholt hatte. Vanthoor verlor in der Folge noch weitere Plätze, erst an Lamborghini-Pilot Albert Costa (#163), dann auch noch an Bentley-Fahrer Jean (#107). Der Bentley hielt im weiteren Verlauf des Rennens die Fahrzeuge dahinter auf, sodass der Abstand zwischen den Top-3-Autos und dem Rest des Feldes immer weiter anwuchs.

An der Spitze hatte Marciello reißaus genommen und führte nach 14 Runden bereits mit 10 Sekunden Vorsprung auf Engelhart im Dinamic-Porsche (#54), der wiederum Albert Costa im Frey-Huracán (#163) formatfüllend im Rückspiegel hatte.

Im Mittelfeld wurde es derweil ruppig: Jean nutzte den Topspeedvorteil seines Bentley (#107) und hielt prominente Verfolger wie Dries Vanthoor, Maro Engel, Frédéric Vervisch, Christopher Haase oder Jules Gounon lange und gut in Schach. Nur Vanthoor war zunächst in der Lage, die Bentley-Straßensperre zu knacken. Vervisch musste seinen Saintéloc-Audi mit Reifenschaden parken, wenig später verbuchte auch Engel nach einem Zweikampf mit Haase einen Reifenschaden: „Der Reifen delaminierte durch den Kontakt und zerschlug das halbe Radhaus“, so Engel, der das Rennen nicht beenden konnte.

Strafe kostet Audi P2

Die Pflichtboxenstopps brachten an der Spitze zunächst keine großen Veränderungen, doch das sollte sich zügig ändern: Timur Boguslavskiy musste mit dem führenden AKKA ASP-Mercedes (#88) wegen eines Problems an der Lichtmaschine die Box ansteuern. Auch der drittplatzierte Dinamic-Porsche von Adrien de Leener lief die Box wegen eines Schadens an der Servolenkung an. Damit führte plötzlich Norbert Siedler im Frey-Huracán (#163), mit zwei Sekunden Rückstand folgte Charles Weerts im WRT-Audi (#32), der jedoch eine Strafe wegen Speedings in der Boxengasse aufgebrummt bekam und somit im Ziel nur Platz 3 belegte. Durch die Strafe rückte der zweite Frey-Lambo von Feller und Fontana auf Platz 2 nach vorn – die Vortagessieger waren dabei von Startplatz 16 losgefahren! Die Frey-Mannschaft schob sich dank der Resultate in Zandvoort auf Platz 3 der Teamwertung, Feller und Fontana belegen nun auch Platz 2 in der Fahrermeisterschaft. ■



Licht am Ende des Tunnels: Konvergenz steht im Fokus

IMSA

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Konvergenz LMH / LMDh

Keine schnelle Lösung in Sicht?

Am vergangenen Mittwoch wollten die Regelgeber ACO, FIA und IMSA endlich eine Lösung beim Streit um die Konvergenz zwischen den neuen Topklassen im Langstreckensport – LMDh und Hypercars (LMH) – herbeiführen. Der Versuch einer schnellen Lösung ist aber offenbar zunächst fehlgeschlagen.

Von: **Marcus Schurig**

Wir haben es bereits letzte Woche geschrieben und wiederholen es gerne nochmal: der Langstreckensport steht trotz der großen Umwälzungen im Automobilsektor vor einer schönen Blütephase mit bis zu neun Herstellern in den neuen Topklassen LMH und LMDh – unter der Voraussetzung allerdings, dass man mittels BOP (Balance of Performance) eine Brücke zwischen den beiden Konzepten schlägt, die tragfähig ist.

Genau mit diesem Ziel haben die drei großen Regelgeber im Langstreckensport, FIA und ACO sowie die amerikanische IMSA, am vergangenen Mittwoch zehn Hersteller an den runden Tisch in Paris geladen. Der Plan: die Streitfragen ein für alle mal beizulegen. Eigentlich gibt es nur ein großes Streitthema: der temporäre Allradantrieb der Hypercars, der aber nur zum Einsatz kommt, wenn die LMH-Wagen ihre Hybridleistung boosten.

Der Vorteil des Vierradantriebs besteht aus zwei Punkten: erstens hat ein Allradler eine bessere Traktion. Daher soll die Aktivierungsgeschwindigkeit für den Hybridboost auf 130 km/h festgesetzt werden, so haben es es die Regelgeber vorgeschlagen. Diese Untergrenze soll übrigens auch bei nassen Bedingungen gelten.

Zweiter Vorteil: weil die Hypercars temporär die Vorderräder antreiben, haben sie ein Frontdifferenzial, und das bringt Vorteile besonders beim Bremsen und teiweise auch bei Kurvenfahrt.

Der Lösungsvorschlag der Regelgeber am letzten Mittwoch bestand offenbar darin, den Sperrwert der Vorderachsdifferenziale bei den Hypercars so zu begrenzen, dass der Vorteil beim Bremsen eingegrenzt wird. An diesem Punkt konnte jedoch offenbar keine Einigung erzielt werden. Die Hypercar-Hersteller (Toyota, Peugeot und Ferrari) wollen keine zusätzliche Reglementierung ihres technischen Spielraums hinnehmen.

Im Verlauf des mehrstündigen Meetings tauchte dann ein neuer Vermittlungsvorschlag auf: das LMDh-Reglement könnte so erweitert werden, dass die US-Topwagen eine Brake-by-Wire-System nutzen, was die Anpassung der Bremskraftverteilung von Kurve zu Kurve ermöglicht.

Noch ist unklar, ob die IMSA-Serie bereit ist, diese Änderung zu integrieren, denn im US-Sport sind Technologien verpönt, die den Fahrereinfluss reduzieren und den Anteil elektronischer Kontroll-Tools erhöhen. ■

Rückkehr einer Legende

19 Jahre her, aber unvergessen: Colin McRaes Sieg bei der Safari-Rallye 2002

FORD

Seit Jahren wurde darauf hingearbeitet, jetzt ist es so weit: Die ehemalige Safari-Rallye kehrt als Rallye Kenia in die Weltmeisterschaft zurück. Obwohl sich ihr Gesicht deutlich verändert hat, erwartet die Fahrer dennoch eine echte Herausforderung.

Von: **M. Heimrich; R. Kuhn**

Vor genau 19 Jahren machte sich der WM-Tross zum letzten Mal in Richtung Kenia auf. Die Safari-Rallye war mit knapp 1000 Wertungskilometern schon damals aus der Zeit gefallen und passte nicht mehr in das gestraffte Konzept der Topliga. Lange Zeit war es ruhig geblieben, doch spätestens als Jean Todt das Ruder bei der FIA übernahm und man im Bekanntenkreis von den gemeinsamen Safari-Abenteuern schwärmte, kam das Thema wieder nach oben.

Um den Wunsch des Franzosen zu erfüllen, erarbeitete man vor Ort Lösungen, damit die Neuauflage den heutigen Sicherheitsanforderungen mit abgesperrten Wertungsprüfungen entspricht. So sollen nun vor den ersten Rallyeautos Helikopter über die Strecken fliegen, um das Großwild zu verscheuchen. Nach einer ersten Generalprobe vor zwei Jahren kam das grüne Licht, die Corona-Pandemie sorgte allerdings für ein weiteres Jahr Wartezeit.

Die Distanzen mit 18 Wertungsprüfungen und insgesamt 320 Wertungskilometern entsprechen dem heutigen WM-Standard. Anspruchsvoll bleibt es trotzdem, denn vor Ort durfte nicht getestet werden, und so mussten sich die Teams in Europa auf die materialmordenden Schotterpisten einstellen.

Neuland für alle

Für die Werksfahrer wird es eine völlig neue Erfahrung werden. „Normalerweise gehen wir ans Limit, dieses Mal wird es eher ums Durchkommen gehen – auch eine interessante Herausforderung“, so WM-Spitzenreiter Sébastien Ogier. Sein Teamkollege Kalle Rovanperä hatte andere Möglichkeiten und ließ sich von Vater Harri, der als Peugeot-Werkspilot bei der letzten WM-Ausgabe dabei war, die speziellen Eigenheiten der Rallye erklären. „Zusammen haben wir Videos angeschaut, und er hat mir viele Geschichten erzählt. Das wird richtg spannend“, so Rovanperä.



TOYOTA

Muss erneut zuerst ran: Ogier

Mit einer kurzen Zuschauerprüfung in der Hauptstadt Nairobi geht es am Donnerstag los. Danach folgen drei Tagesetappen um den Naivasha-See. Die Wettervorhersage spricht von teilweise heftigen Regenfällen, welche die staubtrockenen Pisten in echte Schlammbäder verwandeln könnten.

Die Spitze des 52 Teilnehmer zählenden Feldes bilden elf WRCs. Danach folgt ein WRC2- und sechs WRC3 Teams sowie sechs WM-Teilnehmer. Der große Rest ist im nationalen Feld dabei. ■

WM-NACHRICHTEN

ABENTEURER BERTELLI
Neben Takamoto Katsuta (Toyota) und Hyundai-Junior Yves Loubet komplettiert Lorenzo Bertelli (Ford) die Riege der WRC-Privatiers. Der Prada-Erbe scheint ein Faible für die besonderen WM-Läufe zu haben, so war der 33-jährige Italiener neben der bisher einmaligen Rallye Chile auch bei der Artic-Rallye in Finnland mit von der Partie.

WRC2: NUR PROKOP
Alles oder nichts für WM-Routinier Martin Prokop. Denn nach den Absagen der Toksport-Teamkollegen Andreas Mikkelsen und Marco Bulacia (beide Skoda) sowie der M-Sport-Speerspitze Teemu Suninen ist der Tscheche der einzige WRC-Pilot, der nach Afrika reist.

WRC3: EIN POLE GEGEN FÜNF KENIANER
In der Privatfahrern vorbehaltenen WRC3 sind sechs Teams gemeldet. Von den fünf einheimischen Fahrern setzen drei auf den in Afrika beliebten VW Polo, einer auf den Skoda Fabia und einer auf den Ford Fiesta Rally2. Einziger nicht Kenianer ist der Pole Daniel Chwist, der sich an seinen berühmten Opa Sobieslaw Zasada dranhängt und wie der 91-jährige bei M-Sport einen Ford Fiesta anmietete. Während der Enkel einen Fiesta Rally2 steuert, begnügt sich sein Opa mit dem seriennahen Rally3.

BELIEBTE „ALTWAGEN“
Mit 31 Teams ist das in den WM-Lauf integrierte nationale Starterfeld bei der Kenia-Rallye deutlich größer als das WM-Feld – inklusive der vier privaten Ford Fiesta Rally3, darunter der frühere Europameister Zasada (1966, 1967 und 1971) und der einsame, frontgetriebene Ford Fiesta Rally4. Das nationale Starterfeld teilt sich nahezu gleichwertig zwischen den weltweit weiterhin beliebten seriennäßigen Mitsubishi Lancer und Subaru Impreza auf.

Rallye-ÖM | Red Stag Rallye

Turbulenter Saisonstart



Hermann Neubauer war schnellster Fahrer, musste sich den Sieg aber teilen

HARALD ILLMER

Wenn sich ein Veranstalter im Anschluss bei den Teilnehmern öffentlich entschuldigen muss, dann lässt sich leicht erahnen, was bei der Red Stag Rallye Extreme alles vorgefallen ist.

Von: **Michael Heimrich**

Nach einer langen Corona-Zwangspause drehen sich auch in der Österreichischen Staatsmeisterschaft (ORM) endlich wieder die Räder. Zum Auftakt gab es für die Fahrer gleich einen dicken Schotterbrocken, mit dem aber vorrangig der Veranstalter seine liebe Mühe hatte. Absagen, Verschiebungen und ein vorzeitiges Ende kennzeichneten die Red Stag Rallye Extreme, früher als Schneebergland-Rallye bekannt.

Nachdem bereits die erste Prüfung gestrichen werden musste, kam es im weiteren Tagesverlauf zu erheblichen Verzögerungen durch einen Brand sowie einen Rettungseinsatz für einen Wanderer. Der Einsatzwille der verpflichteten Streckenposten sank mit jeder Stunde, und als man auf der letzten Wertungsprüfung (WP) auch noch die Fahrer so knapp starten ließ, dass sie im Staub des Vordermanns kaum noch etwas sehen konnten, war das Chaos perfekt. Die Rallye wurde abgebrochen, denn der WP-Leiter hatte zuvor seinen Unmut darüber geäußert, dass es ihm und seiner Truppe nicht zumutbar wäre, einen derartig langen Arbeitstag zu absolvieren, Zitat: „Man habe nämlich langsam Hunger."

Veranstalter Gerwald Grössing war noch am späten Abend völlig fassungslos. „Diese Truppe hat den Saisonstart zu einer Lachnummer degradiert", schimpfte er öffentlich. „Ich möchte mich bei allen Teilnehmern für den Wahnsinn, den wir heute erleben mussten, einfach nur entschuldigen."

Sportlich erlebte die Rallye ein spannendes Duell zwischen Hermann Neubauer (Ford) und Simon Wagner (Skoda), die sich auf tollen Schotterstrecken in Sachen Bestzeiten munter abwechselten. Wegen der irregulären Verhältnisse im Finale entschieden die Offiziellen, beide Fahrer zu Siegern zu erklären – das passende Ende eines denkwürdigen Tages in Niederösterreich. ■

Cross Country

Weltcup wird zur WM

Die FIA wertet den bisherigen Cross-Country-Weltcup zur Weltmeisterschaft auf. Die Vermarktung übernimmt die Amaury Sport Organisation, und der Auftakt findet bei der Rallye Dakar statt.

Zusammen mit der ASO wertet die FIA den bisherigen Weltcup zur Weltmeisterschaft auf. Größte Mitgift für die neue Ehe ist die Rallye Dakar, die berühmteste Marathon-Veranstaltung der Welt. Im Gegenzug bekommt die ASO bis 2026 die Vermarktungsrechte übertragen. Die Franzosen planen im ersten Jahr mit maximal fünf Veranstaltungen, und bis zum Saisonstart sollen die Unterschiede im FIA- und Dakar-Reglement angeglichen werden.

Ein Schwerpunkt ist dabei der Einsatz alternativer Technologien, mit denen unter anderem die Marke Audi für Furore sorgen will. Die Cross-Country-WM ist die siebte offizielle Weltmeisterschaft der FIA, Titel werden für Fahrer, Beifahrer und Hersteller vergeben. ■ MH



ASO

2022 wird es erstmals einen Offroad-Weltmeister geben

WRC-Zukunft

Die drei unter sich

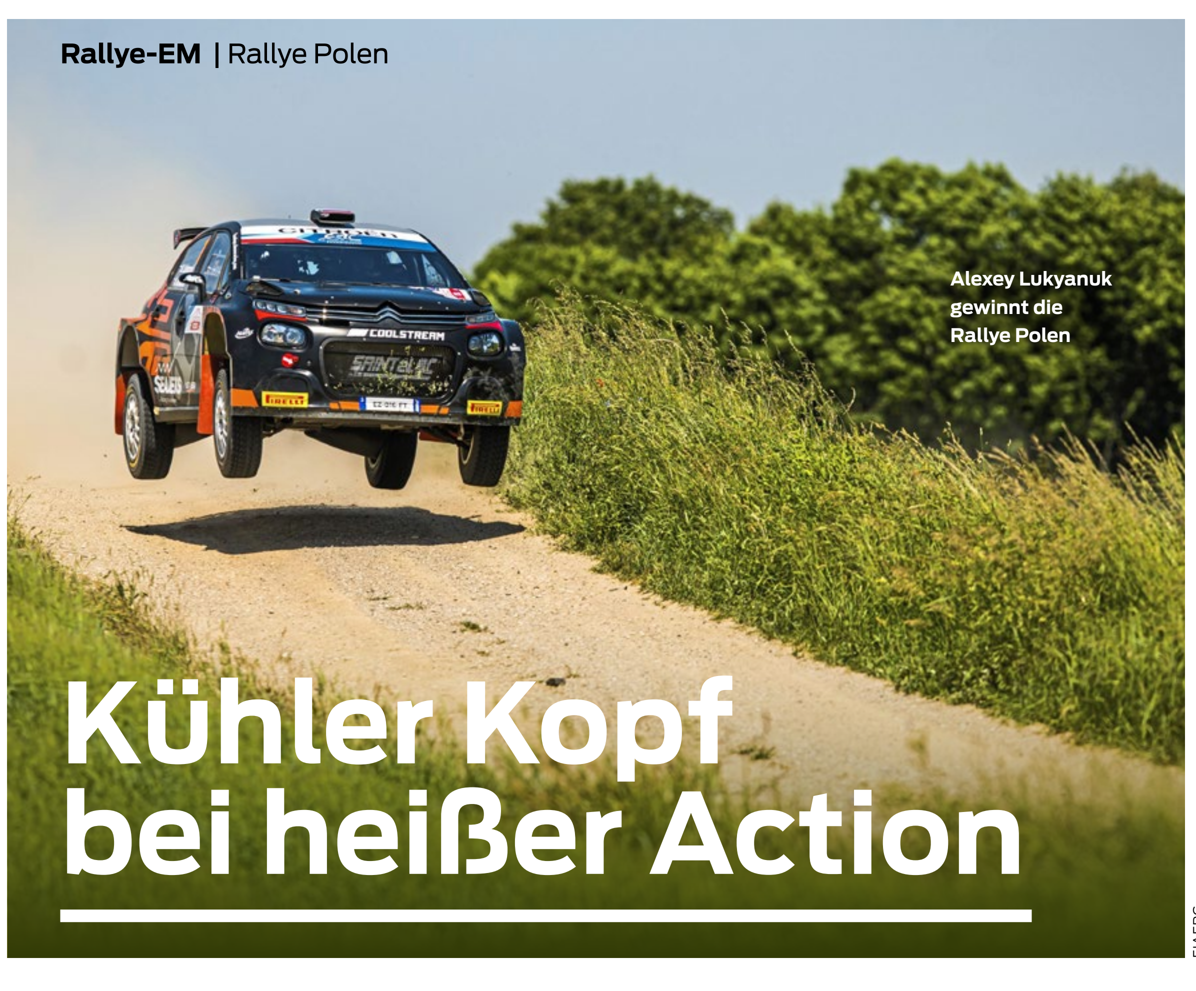
Mit Einführung der Hybrid-Technologie will sich die Rallye-Weltmeisterschaft fit für die Zukunft machen und neue Hersteller anlocken. Doch mit einer neuen Marke ist in den nächsten drei Jahren nicht zu rechnen.

Die Testarbeiten mit den neuen Rally1-Prototypen laufen auf Hochtouren, und ab 2022 will sich auch die WRC mit dem Hybrid-Antriebskonzept schmücken. FIA-Rallye-Direktor Yves Matton verrät nicht nur, dass nur durch diese Entscheidung einer der drei aktuellen Hersteller in der Weltmeisterschaft gehalten werden konnte, sondern auch, dass sich nun andere Marken für einen Einstieg interessieren. „Diese prüfen allerdings vorrangig, ob ein Hybrid-Rallyeauto in ihren Marketingplan passt", so der Belgier. Sollte sich ein Hersteller entschließen, ein solches Projekt zu starten, wäre frühestens 2024 mit einem Einstieg zu rechnen. „Für die Entwicklung braucht man mindestens zwei Jahre", erklärte Matton. ■ MH



HYUNDAI

Hyundai, Toyota und Ford testen ihre Hybrid-Renner vorerst allein



Alexey Lukyanuk gewinnt die Rallye Polen

Kühler Kopf bei heißer Action

FIA ERC



FIA ERC

Nikolay Gryazin musste vorzeitig aufgeben



FIA ERC

Fabian Kreim bremste die Technik aus

Alexey Lukyanuk gelingt ein perfekter Start in die Mission Titelverteidigung, aber schnellster Fahrer war der Russe bei der Rallye Polen nicht. Doch Nikolay Gryazin wurde für seinen Auftritt ebenso wenig belohnt wie Fabian Kreim.

Von: **Michael Heimrich**

Fünf Bestzeiten in Folge und eine komfortable Führung von über 40 Sekunden: Nikolay Gryazin (Volkswagen) drückte der Rallye Polen in der Anfangsphase seinen Stempel auf. Doch dann schlug das Schicksal erbarmungslos zu. Auf der achten Wertungsprüfung (WP) hielt die Aufhängung vorne links den Belastungen auf den ultraschnellen Schotterstrecken mit ihren vielen Sprüngen nicht mehr stand. Gryazin erreichte das Ziel mit zwei Reifenschäden und weil er nur ein Ersatzrad dabei hatte, musste er vorzeitig aufgeben. „So ist das eben manchmal“, fluchte der Russe und beteuerte mehrfach: „Ich habe nichts getroffen. Es ist einfach so kaputtgegangen.“

Sein Landsmann Alexey Lukyanuk (Citroën) übernahm daraufhin die Führung, die er bis in Ziel nicht wieder abgeben sollte. Selbst als sein Verfolger Andreas Mikkelsen (Skoda) am zweiten Tag das Tempo noch einmal deutlich anzog, hatte Lukyanuk stets eine Antwort parat und hielt den Norweger auf Distanz. Der amtierende Europameister zeigte, dass er dazugelernt hat, denn üblicherweise gibt es für Lukyanuk nur maximale Attacke. Doch bei Außentemperaturen von bis zu 35 Grad behielt die „Russische Rakete“ dieses Mal einen kühlen Kopf.

Werkspilot Craig Breen (Hyundai), ebenfalls mit großen Ambitionen angereist, musste sein Auto bereits am ersten Tag wegen eines Aufhängungsschadens vorzeitig parken. So gelang es Miko Marczyk (Skoda), als schnellster Einheimischer den dritten Platz auf dem Treppchen zu erobern. Breen zeigte zwar mit den letzten beiden Bestzeiten, was für ihn möglich gewesen wäre, als 50. wurde er deutlich unter Wert geschlagen. Auch sein hochgehandelter Markenkollege Grégoire Munster musste sich nach einem Reifenschaden mit dem 20. Platz begnügen.

Für Fabian Kreim (VW) brachte die Reise nach Polen zwar die Erkenntnis, dass er es mit den Topfahrern der Europameisterschaft aufnehmen kann, aber gelohnt hat sich der weite Weg an die Masurische Seenplatte für ihn nicht. Ein technischer Defekt auf dem Weg zur fünften WP beendete die starke Vorstellung des 28-jährigen, der bis dahin auf dem sechsten Platz gelegen hatte. Der zweite deutsche Fahrer durfte dagegen über seine ersten Punkte jubeln: Nick Loof (Ford) wurde bei den ERC3 Junioren Dritter.

Die Rallye Polen feierte in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag und sie markierte auch die Premiere der neuen ERC Junior-Wertung, die künftig mit Rally3-Fahrzeugen ausgetragen wird - dem Einstieg in die Allradfraktion.

Weil seine polnische Niederlassung die ersten Autos in dieser neuen Klasse entwickelte, reiste M-Sport-Chef Malcolm Wilson höchst persönlich an und konnte Jon Armstrong als Sieger gratulieren. ■

RALLYE POLEN (18. - 20.06.2021)

Erster von acht EM-Läufen, 14 Wertungsprüfungen über 202,76 km

1.	Lukyanuk / Arnautov (RUS/RUS)	Citroën C3 Rally2	1:48:31,3h
2.	Mikkelsen / Floene (NOR/NOR)	Škoda Fabia Rally2 evo	+18,4 sec
3.	Marczyk / Gospodarczyk (POL/POL)	Škoda Fabia Rally2 evo	+1:54,7 min
4.	Solans / Martí	Škoda (ESP/ESP) Fabia Rally2 evo	+3:06,2 min
5.	Herczig / Ferencz (HUN/HUN)	Škoda Fabia Rally2 evo	+3:44,8 min
6.	Llarena / Fernández (ESP/ESP)	Škoda Fabia Rally2 evo	+3:46,5 min
7.	Chuchała / Rozwadowski (POL/POL)	Škoda Fabia Rally2 evo	+3:56,0 min
8.	Bonato / Boulloud (FRA/FRA)	Citroën C3 Rally2	+4:11,7 min
9.	Cais / Žáková (CZE/CZE)	Ford Fiesta Rally2	+4:16,6 min
10.	Grzyb / Poradzisz (POL/POL)	Škoda Fabia Rally2 evo	+4:43,1 min

Bestzeiten: Gryazin 5, Lukyanuk 3, Breen 3, Mikkelsen 2, Chuchala 1

EM STAND NACH LAUF 1

1.	Alexey Lukyanuk (RUS)	38 Punkte
2.	Andreas Mikkelsen (NOR)	33
3.	Miko Marczyk (POL)	25
4.	Nil Solans (ESP)	20
5.	Norbert Herczig (HUN)	17
6.	Efrén Llarena (ESP)	15
7.	Wojciech Chuchała (POL)	15
8.	Yoann Bonato (FRA)	11
9.	Erik Cais (CZE)	9
10.	Grzegorz Grzyb (POL)	7

Junioren

1.	Jon Armstrong (GB)	39 Punkte
2.	Ken Torn (EST)	33

ERC3 Junioren

1.	Sami Pajari (FIN)	40 Punkte
2.	Norbert Maior (ROU)	31
3.	Nick Loof (DEU)	36



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.

MCKLEIN

Ein Rad abgerissen, die drei anderen stecken fest. Die Mechaniker in Sichtweite, scheidet Richard Burns aus

Die Letzte ihrer Art

Die Safari-Rallye war anders als alle anderen WM-Läufe, das machte ihre Faszination aus, besiegelte aber auch ihr Ende. Die letzte Safari 2002 ist ein schönes Beispiel.

Von: **Markus Stier**

Die Orthodoxen rümpfen schon vor dem Start die Nase: viel zu kurz, viel zu harmlos. Das ist doch keine richtige Safari mehr. Beim WM-Premierenjahr 1973 wurde in Ostafrika 5300 Kilometer lang voll geblasen. Verbindungsetappen gab es nur auf dem Papier, auch hier war Vollgas angesagt, um die nötigen Reparaturpausen rauszufahren. Es ging durch öffentlichen Verkehr und Wildnis im wahrsten Sinne des Wortes. Jetzt sind mickrige 1010 WP-Kilometer vorgesehen, und das wie in Europa auf abgesperrten Prüfungen.

Nach heutigen Maßstäben ist die Rallye immer noch ein Klopper, dreimal länger als gewöhnliche Rallyes. Die kürzeste WP ist 75 Kilometer lang, die längste 106, die schnellste mit einem Schnitt von 134,22 km/h. So was gibt es sonst nur in Finnland, nur dass es dort keine ausgewaschenen Rinnen gibt, in denen sich problemlos Autos bis zum Dach versenken ließen.

Fliegender Warndienst

Versenkt wird in Ostafrika aber vor allem viel Geld. Wie so oft haben die Werksteams für fast jedes Auto einen Hubschrauber angemietet, der vorneweg vor Elefanten und Giraffen warnt. Sie haben wie immer spezielle Karossen für die afrikanische Tortur entwickelt, Stützpunkte errichtet, Wochen lang getestet. Böse Zungen werden am Ende fragen: Wozu eigentlich?



Der Temposchnitt reicht bis Autobahnrichtgeschwindigkeit, nur eben auf Schotterpisten mit Löchern, in denen sich ganze Autos versenken lassen.

Den frühesten Heimflug kann Marcus Grönholm antreten; Motorschaden am Peugeot. Gleiches ereilt den Subaru von Petter Solberg und den Mitsubishi von François Delecour. Am Ford von Carlos Sainz versagt die Ölpumpe. Die Hyundai von Freddy Loix und Armin Schwarz scheitern an Kupplungs- und Lichtmaschinenschäden. Beim Skoda von Kenneth Eriksson bricht der Antrieb, bei dem von Toni Gardemeister die Hinterradaufhängung.

Schon vor dem Start der ersten Prüfung liegt ein Auto mit abgerissener Hinterachse am Wegesrand. Der Land Rover eines Zuschauers ist auf WP1 an einem Trümmerfeld fußballgroßer Felsklumpen gescheitert, die Harri Rovanperä um seine Zahnfüllungen bangen lassen. „Das ist ja wie bei der Dakar“, stöhnt der Peugeot-Mann, der die Sache viel zu vorsichtig angeht – und am Ende mit Platz 2 belohnt wird. Nur elf Autos werden das Ziel erreichen, nur 1990 waren es weniger (10). Die Gruppe N ist bis auf zwei Autos ausgerottet.

Zugegeben, es waren nur 48 Teams am Start. Schon seit der Jahrtausendwende stehen selten über 60 Teilnehmer in der Nennliste, vor allem Privatteams haben immer weniger Lust, für nur eine Rallye eine komplette Rohkarosse und massenhaft Teile zu opfern, neben dem abnehmen-

den Budget des Veranstalters und der zunehmenden Gleichmacherei des Regelwerks einer der dicksten Sargnägel für das afrikanische Abenteuer.

Das ganz große Thema sind Stoßdämpfer. Die werden bei der Hochgeschwindigkeits-Holperfolter heiß, undicht und alsbald zu Luftpumpen. Bei Citroën hat Jungstar Sébastien Loeb schon beim Testen fast ein Dutzend aufgearbeitet, während der Rallye kassiert Teamkollege Thomas Rådström einen heftigen Dämpfer von Beifahrer Denis Giraudet, weil der Schwede die Hinterradfederung komplett zerritten hat.

Michelin hat wie immer Mousse-Reifen mit rettendem Moosgummi-Polster bei Druckverlust geliefert, die Pirelli von Ford und Subaru sind robuster und pro Pneu ein Kilo leichter, weil sie ohne Mousse auskommen. Das rettende Polster braucht zudem Platz. Die Michelins enthalten weniger Luft und dämpfen damit Stöße weniger gut. Die Franzosen haben für Citroën in aller Stille eine Speziallösung entwickelt. Die Räder auf den Xsaras erfüllen nur an der Lauffläche die maximal erlaubten Maße, an den Flanken sind sie sichtbar breiter. Ford droht mit Protest, die FIA mit Kontrolle – blitzschnell sind die Ballonreifen in den Trucks verschwunden.

Drei Rohre müssen reichen

Wo Reifen und Dämpfer versagen, ist alsbald das Fahrwerk zerklopft. Tommi Mäkinen verliert mit zertrümmerter Vorderradaufhängung am Subaru die letzte Titelchance. Juha Kankkunen humpelt mit haltlos polterndem Hinterrad zum Service, ein gähnendes Loch klafft im Kofferraum, wo früher mal ein Federbein-Dom war. Die Schrauber schweißen drei armdicke Rohre zu einem Dreieck ins Heck und brutzeln einen neuen Dämpfer dran. Trotz erheblich überzogener Zeit gibt es von den Belegschaften der anderen Teams stehende Ovationen, Kankkunen wird noch Achter.

Thomas Rådström amputiert ein Vorderrad, muss sich aber wenigstens das Gemaule von Beisitzer Giraudet nicht mehr anhören, der sitzt als Gegengewicht auf dem Kofferraumdeckel. Das Duo rettet sich zum Service. Den erreicht auch Weltmeister Richard Burns, obwohl auch in seinem linken vorderen Radhaus gähnende Leere klafft. Alle sonstigen Dramen werden überlagert vom Leiden des Briten, der seinen 206 gedankenlos von der Asphaltstraße in ein tiefes Sandloch lenkt, wo sich sein Dreirad sofort eingräbt.

Vorbei die Zeiten, als man mit Luftlandetruppen ganze Hinterachsen am Heli zu den Havarierten bringen durfte. Jetzt steht das halbe Team einen Nilpferdköttelwurf entfernt und darf nicht eingreifen. Egal ob mit untergeschobenem Ersatzrad oder zusammengeklaubten Werbebannern, nichts verschafft dem Peugeot die nötige Traktion. Nach einer halben Stunde verzweifelten Buddelns wirft sich Burns verdreckt und entkräftet einem Fotografen in die Arme. Immerhin, er ist nicht völlig dehydriert, die Tränenkanäle liefern noch Wasser. Beifahrer Robert Reid muss angeblich mit vielen guten Worten vom Suizid abgehalten werden.

Indianer in Suswa

Es liegt nicht nur an der Schusseligkeit des Champions. Der Veranstalter hat den zentralen Servicepark in die Nähe des Mount Suswa gelegt, der Boden besteht aus feinster Vulkanasche, die weniger Halt bietet als Wüstensand. Die Allradler wirbeln riesige Staubwolken auf, die Minuten lang in der Luft hängen und sich dann als fieser Fallout auf Mensch und Material senken. Um den Wahnsinn komplett zu machen, müssen die Autos das Service-Areal fast vollständig umrunden, um die Zeitkontrolle am Eingang zu erreichen. Die Ingenieure haben ihre Laptops in Plastikfolien geschlagen, sämtliches Personal sieht aus wie Komparsen bei den Karl-May-Festspielen.

Der Einzige, an dem alles abperlt, ist Colin McRae. Ausgerechnet der berühmteste Materialfahrer aller Zeiten hat ein Tempo gefunden, dass die Konkurrenz zerbröseln lässt, ohne seinen Ford Focus zu gefährden. Der Schotte ist der Einzige, der nicht einen Reifenschaden zu vermelden hat. Der 25. WM-Sieg der Legende aus Lanark ist vielleicht sein größter. Was er nicht weiß: Es wird auch sein letzter sein. Auch für Kenia endet ein goldenes Motorsportzeitalter: Das 50. Jubiläum Jubiläum ist kein Grund zum Feiern, 2003 ist die Safari aus dem Kalender verschwunden. ■


MCKLEIN

Thomas Rådström wird mit diesem Xsara noch Dritter


MCKLEIN

Nur zur Klärung: Die Steine im Vordergrund liegen nicht etwa neben der Piste


MCKLEIN

Die Ausfallquote liegt bei 77 Prozent. Kenneth Eriksson ist einer davon


MCKLEIN

Endliches Paradies: McRae feiert seinen letzten Sieg, Kenia die letzte Safari

Happy Birthday



Schönes Geburtstagsgeschenk: Kelvin van der Linde führt das Feld an und siegt

Mercedes schien beim GT3-Debüt der DTM zu dominieren, doch die Siege gingen an Liam Lawson im Ferrari und Kelvin van der Linde im Audi. Der Südafrikaner holte sich an seinem 25. Geburtstag den Sieg und damit auch die Tabellenführung.

Von: **Michael Bräutigam**

Zwei Rookies, die den gestandenen DTM-Größen mal so richtig die lange Nase zeigen, enge Positionskämpfe, Generationenduelle und ein Kampf der Konzepte – der Auftakt in Monza war ein Ausblick auf das, was Fans und Aktive mit viel Vorfreude in den kommenden Monaten erwarten dürfen. Denn um es vorwegzunehmen: Allen Unkenrufen zum Trotz zeigte sich die DTM zumindest nach außen gut aufgestellt, und das Feld lag enger beieinander als von Experten vorhergesagt.

Wie im Vorfeld angedeutet wurde die Balance of Performance (BOP) nämlich das zentrale Thema, das über Wohl und Wehe der diversen Marken entschied. Der erste Schuss saß noch nicht. Als Philip Ellis in nur vier Runden die absolute Bestzeit der Freitagstrainings notieren ließ, schwante allen, dass Mercedes wohl die günstigste Einstufung erwischt haben dürfte.

Eine Einschätzung, die sich im ersten Qualifying festigte, als gleich vier „Sterne“ das Zeitentableau anführten. Dass Vincent Abril auf die Pole fuhr, verwunderte nur Beobachter, die sich nie ernsthaft mit der GT3-Szene befasst haben. Der einfach „Vince“ genannte Franzose ist ein bekannter GT3-Könner. Dennoch: Dass der HRT-Pilot seine DTM-erfahrenen Markenkollegen Daniel Juncadella, Lucas Auer und Maxi Götz auf die Plätze verwies, passte ins Bild, denn all die Erfahrungen der Vorjahre und daraus resultierenden Erwartungen waren in Monza wie weggefegt.

Wie zum Beweis sorgte der Belgier Esteban Muth mit dem fünften Startplatz für den nächsten Knalleffekt. Im Lamborghini des kleinen T3-Motorsport-Teams ließ er nämlich viel namhafte Konkurrenz hinter sich. Nicht wenige sagen: Mit mehr Vorbereitung und vielleicht einem Lambo-Werkspiloten hätte der Huracán die Pole holen können.

> „Wir sind das kleinste Team, zwei Punkte sind eine Sensation für uns. Das Team hat in den letzten sechs Tagen drei Nächte durchgearbeitet.“
>
> Jens Feucht, T3 Motorsport

Jüngster Sieger aller Zeiten

Im Samstagslauf war es dann aber nicht Muth, der die große Mercedes-Party crashte, sondern GT-Neuling Liam Lawson. Der Neuseeländer ist kein unbeschriebenes Blatt. Er fuhr in den unteren Nachwuchsklassen mehr oder weniger alles in Grund und Boden, 2020 wurde er Gesamt-Fünfter der Formel 3 und in diesem Jahr feierte er in der Formel 2 bereits den Auftaktsieg.

Dass er es auch in Autos mit Dach draufhat, bewies er eindrucksvoll im Samstagsrennen. In der Anfangsphase nutzte er jeden Zentimeter auf und neben der Strecke aus, um sich vorzuarbeiten, lag danach in Lauerposition hinter den Top-Mercedes. Ein früher und schneller Stopp mit anschließenden Super-Runden brachte ihn in virtuelle Schlagdistanz. Als der Führende Abril beim Reifenstopp abgefertigt war, lag Lawson schon gleichauf.

Die kälteren Reifen am Mercedes von Abril sorgten dafür, dass der Ferrari relativ einfach vorbeikam. Und die Chance zum Gegenangriff kam auch nicht mehr. Abril und Götz mussten sich mit den Plätzen 2 und 3 abfinden. Lawson wurde mit seinen 19 Jahren direkt beim Einstand der jüngste DTM-Sieger aller Zeiten und schnappte damit Pascal Wehrlein diesen Rekord weg. Für Wehrlein ein schmerzhafter Tag, denn wenige Stunden später verlor er nachträglich seinen ersten Formel-E-Sieg in Puebla.

Der Erfolg Lawsons hatte neben der einwandfreien fahrerischen Leistung noch drei weitere Gründe: Zum einen gab es nach dem Qualifying eine leichte BOP-Anpassung. Audi durfte 15 kg ausladen, BMW und Ferrari jeweils ein wenig mehr Ladedruck

einstellen. Zweitens: das gute Reifenmanagement des Ferrari. Und drittens: die sensationell schnelle Boxenarbeit der AF-Corse-Mannschaft. Lawson verbrachte 1,2 Sekunden weniger in der Boxengasse als Abril, was letztlich den Unterschied machte.

Die Reifenwechsel waren neben der BOP das große Gesprächsthema des Wochenendes. Die Ferrari-Werksmannschaft ist nicht nur perfekt eingespielt und hat eine ganz eigene, effektive Choreographie. Auch der Ferrari, der in seinen Grundzügen als GTE-Fahrzeug konzipiert ist, hat beste Voraussetzungen für schnelle Boxenstopps.

Bei Mercedes, dem anderen Hersteller, bei dem die Radmuttern bereits auf die Felgen geklebt sind, braucht man mehr Gewindegänge und ein höheres Drehmoment zum Ab- und Aufschrauben. Weil es bei den Sternen mehrfach klemmte, wurde auch Lucas Auer das Podium am Samstag verwehrt. Daniel Juncadella verlor ebenso wertvolle Zeit, die er mit mehr Einsatz wettmachen wollte – dabei aber Nico Müller (Audi) drehte und nachträglich eine 10-Sekunden-Strafe bekam.

Engere BOP am Sonntag

Nutznießer war Kelvin van der Linde, der hinter Alex Albon im zweiten Ferrari (Aufholjagd von Startplatz 14 auf P4!) die Top 5 komplettierte. Damit war er zwar bester Audi, doch richtig zufrieden war er damit nicht. „Mal sehen, ob es besser wird, wenn ich morgen ein Jahr älter bin“, postete er auf Social Media.

Und wie es besser ging: Über Nacht wurde die BOP noch mal angepasst. Die am Samstag schnellen Mercedes (plus 25 kg) und Ferrari (plus 30 kg) mussten ordentlich einladen. Welche Änderungen BOP-Partner AVL noch anordnete, wurde nicht offiziell kommuniziert. Aber was auch immer die, wie berichtet wird, umfassenden sonstigen Änderungen waren: Es funktionierte!

Im Sonntags-Quali fuhren Autos aller fünf Marken unter die Top 6, wobei Mercedes die schwächste Marke war. Erneut stark zeigte sich Muth mit dem Lamborghini Huracán. Anders als am Samstag, wo er letztlich leer ausging, gab es am Sonntag auch Zählbares: Nach sehenswertem Duell mit Mike Rockenfeller um P8, in dem er sich letztlich geschlagen geben musste, holte er zwei Punkte. „Wir sind das kleinste Team, das ist für uns eine Sensation. Das Team hat in den letzten sechs Tagen drei Nächte durchgearbeitet, um alles auf die Beine zu stellen“, freute sich T3-Teamchef Jens Feucht über das Ergebnis.

> „Wir haben gestern bis 23 Uhr an den Daten gesessen. Es war ein perfektes Rennen und das Team hat beim Stopp abgeliefert.“
>
> Kelvin van der Linde, Abt

Um die vorderen Plätze kämpften nach eher durchwachsenem Samstag die Audi-Piloten Kelvin van der Linde und Nico Müller. Der Schweizer wurde dabei in anfänglichen Positionskämpfen aufgehalten, konnte danach aber den Speed mitgehen und letztlich P2 einfahren. „Das war vielleicht ein bisschen zu viel Lackaustausch am Anfang, aber die Action war da und wir haben wichtige Punkte gesammelt“, sagte Müller. Samstagssieger Lawson fiel nach Dreher früh aus dieser Kampfgruppe.

Während Lucas Auer sich mit P3 für das Boxen-Pech am Samstag rehabilitierte, gab es an der Spitze kein Halten mehr, als Kelvin van der Linde nach blitzsauberem Rennen zum Sieg fuhr. „Ich bin so stolz, ich bin so glücklich. Wir haben gestern bis 23 Uhr an den Daten gesessen. Es war ein perfektes Rennen und das Team hat beim Boxenstopp auch richtig abgeliefert“, jubelte das Geburtstagskind, das auch als Tabellenführer vom Saisonauftakt abreist.

Bruder Sheldon ergänzte auf P4 nicht nur das gute Familienergebnis, sondern fuhr gleichzeitig auch die beste BMW-Platzierung ein. Die Münchner sahen am Samstag noch komplett blass aus, fuhren im Quali um eine Sekunde hinterher, konnten nach der besagten BOP-Anpassung zum Rennen (plus 103 mbar Ladedruck) aber zumindest ansatzweise mithalten, sodass Marco Wittmann immerhin noch P9 verbuchen konnte. Van der Linde fuhr nach weiteren Änderungen und im kühlen Sonntags-Quali sogar auf P3, in der wärmeren Renn-Luft aber war „nur“ P4 – knapp vor Wittmann – drin. „Ich bin trotzdem stolz auf die Rowe-Jungs“, konnte sich auch Sheldon wie sein Bruder freuen. ■ ▷



Jüngster DTM-Sieger aller Zeiten: Rookie Liam Lawson gewann am Samstag

DTM



Mercedes-Doppelpodium in Rennen 1: Vincent Abril (l.) und Maxi Götz

DTM

NACHRICHTEN

PAFFETT IN PUEBLA

Viele Fans freuten sich, dass Gary Paffett wieder in die DTM zurückkehrt, wie berichtet wurde er in Monza aber von Maximilian Buhk im Mücke-AMG ersetzt. Grund: Paffett ist die Karriereleiter innerhalb des Mercedes-Formel-E-Teams mittlerweile ziemlich hoch geklettert und war deshalb beim Elektro-Spektakel in Puebla unabkömmlich. Auch beim nächsten DTM-Event am Lausitzring wird Paffett aus dem genannten Grund fehlen.

PIER GUIDI BEI FERRARI

Da sowohl Alex Albon als auch Liam Lawson GT3-Neulinge sind, brachte man bei AF Corse einen prominenten Fahrercoach mit nach Monza. Um die Piloten bestmöglich zu unterstützen, war Ferrari-Werkspilot Alessandro Pier Guidi vor Ort. Der Italiener ist u. a. amtierender Meister des GTWC Endurance Cup und führt aktuell auch in der Sportwagen-WM die Gesamtwertung für GT-Fahrer an.

KELVIN BEIM ITALIENER

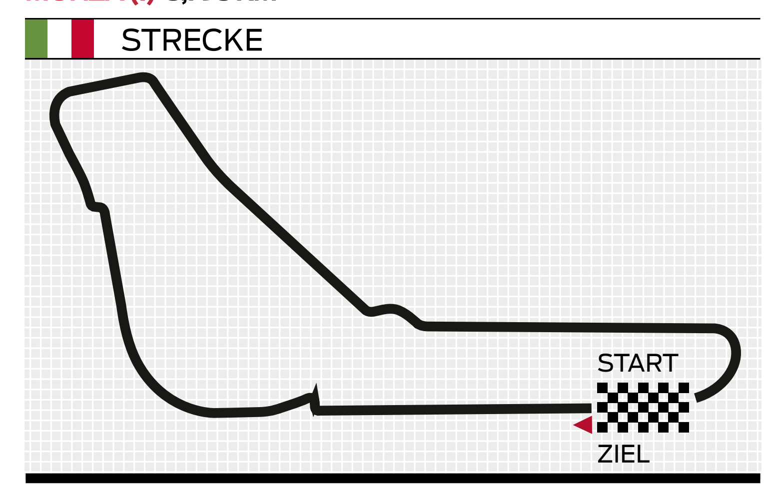
Kelvin van der Linde bekam zum Geburtstag von seinem Team, passend zum Monza-Wochenende, von Abt-Geschäftsführer Thomas Biermaier einen Gutschein für den Abt-Stammitaliener Claudio Parrinello geschenkt. Obwohl van der Linde bereits seit einigen Jahren in Kempten lebt, war er nämlich bisher noch nicht dort essen.

BMW MIT TROPHY-SIEGEN

Die mit GT4-Autos ausgetragene DTM Trophy hatte in Monza ebenfalls Saisonstart. Wie bei der „großen“ DTM war das Wochenende geprägt von BOP-Diskussionen, nachdem BMW bis einschließlich Samstag praktisch nach Belieben dominierte. Erst am Sonntag passte, ebenfalls wie in der DTM, die Balance halbwegs. Die Siege beim Auftakt gingen dennoch an zwei BMW-Piloten: Junior-Meister Ben Green gewann im ersten, Michael Schrey im zweiten Lauf.

MONZA (I) 5,793 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Vincent Abril	1.46,488 min
2.	Daniel Juncadella	+ 0,072 s
3.	Lucas Auer	+ 0,102 s
4.	Maximilian Götz	+ 0,344 s
5.	Esteban Muth	+ 0,375 s
6.	Philip Ellis	+ 0,402 s
7.	Liam Lawson	+ 0,412 s
8.	Nico Müller	+ 0,439 s
9.	Kelvin van der Linde	+ 0,440 s
10.	Maximilian Buhk	+ 0,505 s
11.	Mike Rockenfeller	+ 0,747 s
12.	Esmee Hawkey	+ 0,774 s
13.	Arjun Maini	+ 0,875 s
14.	Alex Albon	+ 0,909 s
15.	Marco Wittmann	+ 1,065 s

* + 5 Startplätze (Strafe für Kollision)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Kelvin van der Linde	1.46,604 min
2.	Liam Lawson	+ 0,078 s
3.	Sheldon van der Linde	+ 0,230 s
4.	Nico Müller	+ 0,234 s
5.	Esteban Muth	+ 0,245 s
6.	Vincent Abril	+ 0,248 s
7.	Lucas Auer	+ 0,335 s
8.	Maximilian Götz	+ 0,340 s
9.	Daniel Juncadella	+ 0,360 s
10.	Philip Ellis	+ 0,363 s
11.	Marco Wittmann	+ 0,440 s
12.	Alex Albon	+ 0,467 s
13.	Timo Glock	+ 0,559 s
14.	Arjun Maini	+ 0,786 s*
15.	Maximilian Buhk	+ 0,886 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Monza (I): 19.06.2021; 1. von 16 Läufen;
28 Runden à 5,793 km = 162,204 km
19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 30 Grad, bedeckt/trocken
Pole-Position:
#5 Vincent Abril, Mercedes-AMG GT3, 1.46,488 min = 195,8 km/h
Schnellste Runde:
#30 Liam Lawson, Ferrari F488 GT3, 1.47,714 min = 193,6 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	51.25,637 min	25
2.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 1,630 s	18 +3*
3.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 2,636 s	15
4.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 7,076 s	12
5.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 16,378 s	10
6.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 17,563 s**	8 +2*
7.	Maximilian Buhk (D)	Mercedes/Mücke	+ 17,615 s	6
8.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 19,402 s	4
9.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 20,517 s	2
10.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 23,181 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). ** inkl. 10-Sek.-Strafe

ERGEBNIS RENNEN 2

Monza (I): 20.06.2021; 2. von 16 Läufen;
28 Runden à 5,793 km = 162,204 km
19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 29 Grad, bedeckt/trocken
Pole-Position:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS, 1.46,604 min = 195,6 km/h
Schnellste Runde:
#22 Lucas Auer, Mercedes-AMG GT3, 1.48,315 min = 192,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	51.36,489 min	25 + 3*
2.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 3,355 s	18
3.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 11,192 s	15
4.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/ROWE	+ 14,084 s	12 +1*
5.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 14,725 s	10
6.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 19,727 s	8
7.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 20,306 s	6
8.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 25,884 s	4
9.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 27,374 s	2
10.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 28,147 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	K. van der Linde	38 Punkte
2.	Lawson	27
3.	Müller	22
4.	Abril	21
5.	Albon	18
6.	Götz	16
7.	Auer	16
8.	S. van der Linde	13
9.	Wittmann	12
10.	Juncadella	10

STAND TEAMS

1.	AF Corse	45 Punkte
2.	Abt Sportsline	43
3.	Mercedes-AMG HRT	37
4.	Merc.-AMG Winward	24
5.	Team Rosberg	22
6.	ROWE Racing	13
7.	Walkenhorst M'sport	12
8.	Merc.-AMG GruppeM	10
9.	Merc.-AMG Mücke	6
10.	T3 Motorsport	2



DTM

Ein Ferrari-Sieg in Monza: AF Corse konnte beim Heimrennen feiern

KOMMENTAR

DIE EINZIGE LÖSUNG

Es steht „DTM“ drauf, aber es steckt nicht mehr viel DTM drin in dieser Neuinterpretation der einstigen Tourenwagen-Vorzeigeserie. Ich habe bereits Kritik geübt, als der neue GT3-Weg der DTM verkündet wurde. Und es bleibt dabei: Schade, dass man die eigene Historie verkauft hat. Schade, dass man den Begriff „Tourenwagen“, den selbst der SAT.1-Kommentator nach wie vor fälschlicherweise bemüht, mit Beibehaltung des alten Namens so verwässert. Aber auch: Schade, dass die Arbeit von Gerhard Berger und seiner Mannschaft speziell auf Facebook und Co. teils mit Füßen getreten wird. Man muss bei aller Kritik festhalten, dass eine wichtige Racing-Plattform erhalten wurde, die maßgeblich dazu beiträgt, Deutschland als starken Motorsport-Standort zu festigen. Und wenn man ganz ehrlich ist: Welche halbwegs spektakuläre Alternative hätte es in der Kürze der Zeit gegeben? Der Name „DTM“ ist weltweit bekannt. Und technisch blieb nur die Variante GT3 – zumindest als Übergangslösung bis zur angestrebten Elektrifizierung. Ob die Kritiker dann verstummen? Wahrscheinlicher ist: Man wird wehmütig auf die „GT3-DTM“ zurückschauen.



Michael Bräutigam
Redakteur Automobil



Freude pur: Tom Coronel nach seinem Sieg im Samstagsrennen

Toms Freud und Leid

Tom Coronel (Audi) und Franco Girolami (Honda) holten sich die Siege in Zandvoort. Girolami übernahm die Tabellenführung, während Coronel am Sonntag Pech hatte.

Von: **Michael Bräutigam**

Fast jede Woche ist Tom Coronel auf seiner Heimstrecke in Zandvoort unterwegs. Selbst am Montag nach den TCR-Europe-Rennen bestritt er wieder ein Zweistunden-Rennen auf dem Dünenkurs. Da war klar, dass ihm beim Heimspiel so schnell keiner etwas vormachen würde. Dazu schien auch der Audi nach dem Zwischentief in Le Castellet wieder das Potenzial für ganz vorne zu haben.

Und dann gab es in Abwesenheit von Mikel Azcona, der bei der ETCR in Vallelunga im Einsatz war, auch noch richtige „big points" zu holen. Für Motivation war beim Lokalmatador also gesorgt, und so bejubelte er dann nach dem Qualifying auch die Pole-Position. Blöd nur, dass ihm in letzter Sekunde Honda-Pilot Jack Young noch den besten Startplatz vor der Nase wegschnappte!

Aber auch der zweite Startplatz war eine gute Ausgangsposition fürs erste Rennen. Flankiert wurde Coronel zudem von den Teamkollegen Nicolas Baert und Dusan Borkovic in der zweiten Startreihe. Beim Losfahren schob Baert sich zunächst an Coronel vorbei, wenig später quetschte sich der „Showman" wieder in Front – bugsierte jedoch Baert dabei ins Aus, der mit verstellter Spur letztlich noch bis auf P6 durchgereicht wurde. Coronel selbst erwischte in der Hektik den Full-Course-Yellow- statt des Funk-Knopfs und hing kurz im Begrenzer, sodass Borkovic zunächst vorbeiziehen konnte.

Ein Nuller am Sonntag

Das nächste teaminterne Duell entschied Coronel dann ganz sauber für sich, woraufhin er zum Angriff auf Young blies. Der junge baumlange Brite war zwar schon um einige Sekunden enteilt, doch Coronel fuhr erst ran und kurz nach Rennhalbzeit bereits vorbei. „Er ist ein brillantes Rennen gefahren und hat verdient gewonnen", zollte Young dem Sieger Respekt. „Wir wissen, dass wir es können, aber es muss einfach alles zusammenpassen. Dieses Mal hat es endlich geklappt", freute sich der strahlende Gewinner.

> Tom Coronel war in Zandvoort der schnellste Mann. Nach einem Sieg im ersten Lauf musste er am Sonntag aber früh aufgeben – so wurde es nix mit der Tabellenführung.

Tags darauf war die Miene des schnellen Holländers eine ganz andere. Das Rennen war gerade mal eine gute Runde alt, da wurde der Comtoyou-Audi langsam. Er schaffte es noch an die Box, aber weil ihm zuvor beim Ausrollen jemand aufs Hinterrad gefahren war, war das Rennen vorbei.

So war der erhoffte Doppelsieg futsch, ebenso die mögliche Tabellenführung. Über die freut sich jetzt Franco Girolami. Der jüngere Bruder von Honda-WTCR-Werksfahrer Néstor musste diesmal ohne die brüderliche Coaching-Hilfe vor Ort auskommen, machte seinen Job aber perfekt. Schon in der zweiten Runde knackte er den zweiten Lokalmatador Niels Langeveld (Hyundai) und war danach nicht mehr einzuholen. Der Argentinier wurde damit der sechste verschiedene Sieger in sechs Saisonrennen.

Hinter Langeveld landete Youngs Brutal-Fish-Teamkollege Isidro Callejas. Der jüngste Fahrer im Feld bekommt ebenfalls prominente Unterstützung: WTCC-Laufsieger Pepe Oriola ist sein Coach und Renningenieur. ■

ZANDVOORT, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Coronel/Audi	13 Runden
2.	Young/Honda	+ 1,817 s
3.	Borkovic/Audi	+ 8,047 s
4.	Langeveld/Hyundai	+ 8,333 s
5.	Girolami/Honda	+ 9,383 s
6.	Baert/Audi	+ 13,377 s
7.	J. Clairet/Peugeot	+ 14,864 s
8.	Callejas/Honda	+ 18,591 s
9.	Gavrilov/Audi	+ 19,095 s
10.	Taoufik/Hyundai	+ 24,537 s

ZANDVOORT, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Girolami/Honda	15 Runden
2.	Langeveld/Hyundai	+ 1,979 s
3.	Callejas/Honda	+ 7,128 s
4.	Borkovic/Audi	+ 8,069 s
5.	J. Clairet/Peugeot	+ 9,840 s
6.	Bennani/Hyundai	+ 10,815 s
7.	Taoufik/Hyundai	+ 13,328 s
8.	Baert/Audi	+ 13,990 s
9.	Young/Honda	+ 15,153 s
10.	Davidovski/Honda	+ 15,419 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	154
2.	Mikel Azcona (E)	143
3.	Jimmy Clairet (F)	132
4.	Tom Coronel (NL)	132
5.	Mehdi Bennani (MA)	126
6.	Niels Langeveld (NL)	124
7.	Dusan Borkovic (SRB)	113
8.	Nicolas Baert (B)	107
9.	Jack Young (GB)	105
10.	Felice Jelmini (I)	83

Wieder ein Sieger-Burnout: Larson lässt es – diesmal in Rot – qualmen

MOTORSPORT IMAGES

Larson nicht zu stoppen

Kyle Larson ist in der Form seines Lebens. Bei der Rückkehr nach Nashville sicherte er sich mit seinem Hendrick-Chevrolet den vierten Sieg in Folge.

Von: **Michael Bräutigam**

Seit fast 40 Jahren war der Cup nicht mehr in Nashville, denn nur bis 1984 wurden auf dem Fairground Speedway legendäre Schlachten geschlagen. Noch bis heute wird dort gefahren, beim Comeback ging es aber auf den 2001 neu gebauten Superspeedway rund 50 km außerhalb der Stadt. Weil es sich um eine neue Strecke im Kalender handelte, wurde diesmal auch wieder ein Training sowie Qualifying ausgefahren. Schon da zeigte sich mit den Plätzen 2 bzw. 5, dass Larson wieder zu den Favoriten zählt.

Einer, der noch hoch gehandelt wurde, war Kyle Busch. Der Gibbs-Toyota-Fahrer hatte am Samstag das Xfinity-Rennen gewonnen – sein 100. (!) Sieg in der zweiten Liga – und wusste damit ganz genau, was im Rennen auf ihn zukommen würde. Mit Startplatz 2 hinter Aric Almirola (Ford), der Stewart-Haas Racing endlich mal wieder zu positiven Schlagzeilen verhalf, sorgte für weiteren Optimismus.

Larson wie Johnson 2007

Im Rennen sammelte der zweifache Champion tatsächlich zehn Führungsrunden, doch gegen Larson war wie schon in den letzten Wochen einfach kein Kraut gewachsen. In der ersten Stage gewann zunächst Teamkollege Chase Elliott, doch dieser Stage-Sieg ging nachträglich an Markenkollege Kurt Busch. Bei Elliott wurden nach dem Rennen fünf (!) lose Radmuttern festgestellt und der Titelverteidiger disqualifiziert. Zwar lag er im Ziel nur auf P13, dennoch sind damit wichtige Punkte verloren gegangen.

Ab der zweiten Stage wurde das Rennen sowieso wieder eine One-Man-Show. Larson führte letztlich 264 der 300 Runden an, allein in den letzten zehn Runden legte er fünf Sekunden zwischen sich und den stark fahrenden Ross Chastain im Ganassi-Chevy.

„Unser Auto war richtig gut. Vor allem in der Kurvenmitte war es sehr stark und die Boxencrew hat wieder einen tollen Job gemacht. Ich hoffe, wir können so weitermachen", sagte Larson.

Die Dominanz des Rückkehrers ist eine, wie man sie im Cup lange nicht gesehen hat. Seit April war er nicht mehr schlechter als Platz 2. Und vier Cup-Siege in Folge, einer davon im All-Star-Rennen, die gab es seit 2007 nicht mehr. Damals schaffte Jimmie Johnson dies sogar in vier Punktrennen hintereinander – Martinsville, Atlanta, Texas sowie Phoenix – und wurde anschließend Champion. Larson hat Ähnliches im Sinn und im Blick. Mehr als eine Randnotiz an dieser Stelle: Er fährt 2021 mit der Crew, die in den letzten Saisons noch für Johnson zuständig war.

Hamlin fast eingeholt

In der Tabelle liegen jetzt noch zehn Punkte zwischen Tabellenführer Denny Hamlin (Toyota) und Verfolger Larson, dem der Titel des Regular Season Champion auch im Kampf um den „großen" Titel helfen würde. Hamlin dagegen hat sein Mojo etwas verloren. Seit dem Darlington-Rennen im Mai war er nicht mehr in den Top 5. In Nashville musste er zwei Runden vor Schluss noch mal stoppen, fiel aus den Top 10 heraus und bis auf P22 zurück. ■

NASCAR CUP SERIES

Nashville/Tennessee (USA)
17. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
3.	William Byron (USA)	Chevrolet
4.	Aric Almirola (USA)	Ford
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
7.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
8.	Kurt Busch (USA)	Toyota
9.	Christopher Bell (USA)	Toyota
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 17 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	686 Punkte
2.	Larson (Chevrolet)	676
3.	Byron (Chevrolet)	605
4.	Elliott (Chevrolet)	592
5.	Logano (Ford)	578
6.	Kyle Busch (Toyota)	559
7.	Truex Jr. (Toyota)	542
8.	Harvick (Ford)	517
9.	Blaney (Ford)	510
10.	Keselowski (Ford)	491


MOTORSPORT IMAGES

Larson rockt momentan den Cup



Doppelschlag: Van Gisbergen vor den beiden DJR-Ford in Spezial-Beklebung

MOTORSPORT IMAGES

Supercars Australien

Van Gisbergen siegt wieder

Holden-Fahrer Shane van Gisbergen ist zurück auf der Siegerstraße. Nach sechs sieglosen Rennen dominierte er in Hidden Valley und gewann zwei der drei Rennen. Die Tabellenführung wächst.

Von: **Michael Bräutigam**

Vom reinen Speed hätte es gut und gerne auch ein Dreifachsieg für den Neuseeländer werden können, doch ein verpatzter Boxenstopp im Samstagsrennen verhagelte das perfekte Ergebnis. In den ersten Lauf war DJR-Pilot Anton de Pasquale (Ford) von der Pole-Position gestartet. Er bekam aber in der ersten Kurve einen Hecktreffer von Scott Pye (Holden) und drehte sich weg. Dann brach das Chaos aus, als gleich fünf weitere Fahrer in den Start-Zwischenfall verwickelt wurden. Van Gisbergen kam unbeschadet durch die Anfangsphase und setzte sich ab – bis beim Stopp eine Radmutter klemmte und der Tabellenführer viel Zeit an der Box verlor. Am Ende wurde es nur Platz 13.

Auch am Sonntag sicherte sich mit Will Davison ein DJR-Ford-Fahrer die Pole-Position für beide Rennen. Doch Van Gisbergen verdrängte jeweils direkt nach dem Start den Pole-Mann und fuhr zweimal zum Sieg. Davison holte jeweils P2, Van Gisbergens Triple-Eight-Teamkollege Jamie Whincup jeweils P3. Eine weitere Konstante: Chaz Mostert (Holden), der das Chaosrennen am Samstag gewinnen konnte, wurde zweimal Vierter.

Mit Brock gleichgezogen

Mostert holte die meisten Punkte des Wochenendes und war damit der Sieger der „Darwin Triple Crown“. Außerdem kämpft er sich bis auf neun Zähler an den Tabellenzweiten Whincup heran. Van Gisbergen aber baut unterm Strich die Gesamtführung weiter aus, nun auf 221 Punkte.

Die beiden Darwin-Siege waren Nummer 47 und 48, damit zieht „Giz“ in der ewigen Bestenliste mit dem unvergessenen Peter Brock gleich. Mit acht Saisonsiegen hat er nun ebenfalls schon genauso viele wie in seinem Meisterjahr 2016. Witziger Zufall: 2020 konnte auch Scott McLaughlin die Brock-Marke erreichen – ebenfalls in Hidden Valley. ■

Pure ETCR

Azcona erster Leader

Mikel Azcona (Cupra) ist der erste Sieger in der ETCR-Geschichte. In Vallelunga holte er gleich die Maximalpunktzahl.

Fast 700 PS starke Tourenwagen im engen Positionskampf, rutschende Autos, durchdrehende Reifen: Der Auftakt in Vallelunga machte ganz frei von irgendwelcher Energiesparerei und jeglicher Ironie Lust auf mehr Elektro-TCR-Action.

In einem fürchterlich komplizierten Turniersystem lagen Azcona und Cupra-Teamkollege Mattias Ekström nach dem Samstag gleichauf, weil sie in ihrem „Pool“ jeweils die Maximalzahl holen konnten. Am Sonntag, als auf einer längeren Streckenvariante gefahren wurde, schlug das Pendel erst in Richtung Ekström aus, als Azcona wegen eines Reifenschadens in der Qualifikation ohne Zeit blieb.

Im seinem Superfinale gewann er dann aber trotzdem und holte somit die Maximalpunktzahl. Ekström ließ in seinem Superfinale die entscheidenden Punkte liegen, als er hinter Hyundai-Pilot Jean-Karl Vernay nur P2 holte. ■ MBR



ETCR

Trotz Reifenschaden im Quali: Azcona schnappt sich die erste Tabellenführung

TCR Skandinavien (STCC)

Dahlgren legt vor

Mit vier Siegen in den ersten sechs Rennen hat Robert Dahlgren (Cupra) klar seine Titelambitionen in der STCC angemeldet.

Der ehemalige WTCC-Fahrer gewann sowohl beim Auftakt in Ljungbyhed vor zwei Wochen als auch vergangenes Wochenende in Skellefteå jeweils zwei der drei Rennen.

Im ersten Skellefteå-Rennen holte Dahlgren einen souveränen Start-Ziel-Sieg. Im zweiten Durchgang hatte er dann formatfüllend seine PWR-Teamkollegin Mikaela Åhlin-Kottulinsky im Spiegel. Gemeinsam fuhr man zu einem Doppelsieg. Zum dritten Durchgang öffnete dann der Himmel seine Schleusen. Im strömenden Regen krönte sich Audi-Pilot Tobias Brink zum Sieger. Dahlgren holte auf P2 seinen 100. (!) STCC-Podestplatz.

Der gute Saisonstart Dahlgrens lässt ihn in der Tabelle schon weit enteilen. Mit 122 Punkten hat er deren 39 mehr gesammelt als der Tabellenzweite Brink. Dahlgren wurde schon 2017 und 2019 Meister. Ein Titel im Jahr 2021 würde also gut in die Reihe passen. ■ MBR



STCC

Vier Siege in sechs Rennen: Robert Dahlgren ist der große Titelanwärter



Der König ist zurück

581 Tage nach seinem letzten MotoGP-Sieg und dem von Honda gewann Marc Márquez den Großen Preis von Deutschland auf dem Sachsenring. Es war die emotionale Rückkehr eines ganz großen Rennfahrers.

Von: **Imre Paulovits**

Es kam, wie es kommen musste. Als Marc Márquez als Sieger zum ersten Interview kam, stockte seine Stimme. Und als er dann nach mehr als anderthalb Jahren zum ersten Mal wieder ganz oben auf dem Siegerpodest stand und die spanische Nationalhymne gespielt wurde, konnte er seine Tränen nicht mehr halten. „Als ich in Portimão zurückgekehrt bin, wurde mir klar, dass ich zwar wieder ein MotoGP-Motorrad fahre, aber es noch sehr hart wird, bis ich wieder so fahren kann wie früher“, erzählte er später. „Die drei Stürze bei den letzten drei Rennen haben die Situation auch nicht leichter gemacht. Was mir aber viel geholfen hat, war ein Telefongespräch mit Mick Doohan. Als er mir beschrieben hat, wie er nach seinem komplizierten Beinbruch zurückkam. Wie er an einigen Tagen unerklärlich langsam war. Genau das Gleiche habe ich auch erlebt und gespürt. Mick hat mich aufgemuntert. Und weil ich weiß, dass er nach der schweren Rückkehr fünf WM-Titel gewonnen hat, hat er mir sehr viel Kraft gegeben.“

Dieser Sieg auf dem Sachsenring war aber nicht nur für den achtfachen Weltmeister eine Erlösung. Honda war seit dem letzten Sieg von Márquez beim WM-Finale in Valencia 2019 ebenfalls sieglos, und die Schlüsselpersonen des MotoGP-Projekts sind ins Kreuzfeuer geraten. Es war Marc Márquez, der durchsetzen konnte, dass die erfahrenen Techniker in der MotoGP bleiben, statt in die Serienentwicklung zu gehen, um bei der mittlerweile knallharten Konkurrenzsituation in der Königsklasse eine Konstanz zu haben und nicht ständig Rückschläge zu erleben, bis neue Leute eingelernt sind. Technikchef Takeo Yokoyama steht im Werk deshalb unter besonderem Druck. So war es auch für ihn eine ungeheure Erlösung, als Márquez den Zielstrich als Erster überquerte, und auch der Japaner stand mit Tränen da.

> „Meine Reifen waren völlig am Ende. Und auch, wenn mir die Boxentafel anzeigte, dass mein Rückstand schrumpfte, kam es mir optisch nicht so vor.“
>
> Miguel Oliveira

Alles nur dramatisiert?

Das Rennwochenende hatte für Marc Márquez gleich gut begonnen, der 28-jährige Spanier fuhr im ersten freien Training gleich die Bestzeit. Schon zuvor waren sich seine Konkurrenten einig, dass der Sieg diesmal nur über ihn gehen würde. Doch dann war von der Überlegenheit des Honda-Werkspiloten auf seinem Lieblingskurs nicht mehr viel zu sehen. Umso mehr davon, dass die Yamahas ein unerwartetes Problem hatten. Einzig Fabio Quartararo fuhr bei den Schnellsten mit, Maverick Viñales, Valentino Rossi und Franco Morbidelli fanden einfach nicht die Traktion, mit der Yamaha sonst auf allen Strecken siegverdächtig war. Dafür waren die Ducatis schneller als erwartet. Und es wurde auch ersichtlich, dass die Honda auf dieser Strecke, die der RC213V schon immer lag, näher an der Konkurrenz dran war. Die Dominanz von Marc Márquez wollte sich aber nicht mehr zeigen. Beobachtete man den achtfachen Weltmeister genau, fiel aber auf, dass er sehr sorgsam mit den Reifen arbeitete. Bei der unerwarteten Hitze am Sachsenring kamen die harten Mischungen in diesem Jahr erstmals zum Einsatz, und für die 30 Runden Renndistanz wurde schon das Schlimmste befürchtet. Doch sogar im Quali-



Wo er ist, ist am Sachsenring vorne: Marc Márquez kontrollierte das Rennen von der Spitze aus und gewann zum elften Mal

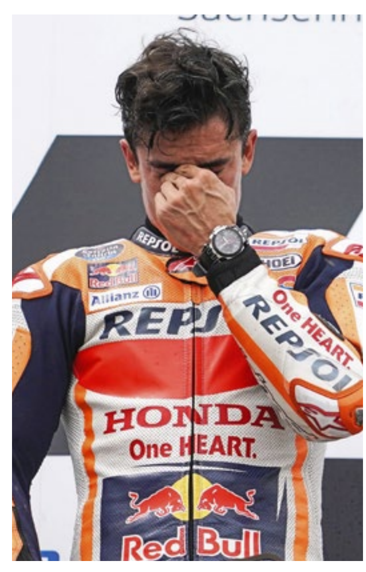
HRC



POLARITY PHOTO

Der Jäger: Miguel Oliveira wurde der Abstand zu Márquez genau angezeigt





REPSOL

Márquez: Tränen auf dem Podest



YAMAHA

Die Verfolger: Fabio Quartararo (#20) und Jack Miller (#43) konnten das Tempo von Márquez und Oliveira nicht mitgehen

fying agierte Márquez noch unauffällig.

Alles doch anders

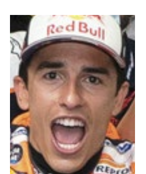
Doch am Renntag ließ die Hitze nach, der Himmel war verhangen, und die Asphalttemperaturen lagen mehr als zehn Grad unter den Werten der Vortage. Dafür war jederzeit mit Hitzegewittern zu rechnen. Ein Flag-to-Flag-Rennen, das würde doch wieder alles zugunsten von Marc Márquez wenden. Der Honda-Star, der seit 2010 alle Rennen auf dem Sachsenring genauso gewonnen hatte wie der größte Motorradhersteller der Welt, wartete aber gar nicht so lange. Gleich am Start fuhr er vom fünften Startplatz aus aggressiv nach vorn und reihte sich als Zweiter hinter dem erstaunlichen Aleix Espargaró auf der Aprilia ein. Er ging an Espargaró vorbei, dieser konterte noch einmal in Turn 12, doch Márquez setzte sich umgehend wieder durch. Sich gleich absetzen, wie in den Jahren zuvor, konnte sich Márquez aber nicht. Doch als für zwei Runden einige Regentropfen fielen, setzte er gleich ein Zwei-Sekunden-Polster zwischen sich und seine Verfolger.

Währenddessen hatte sich Miguel Oliveira mit der KTM an die zweite Stelle gesetzt und machte unglaublich Druck. Keiner konnte das Tempo der beiden annähernd mitgehen. Und wenn der Portugiese den Vorsprung auch bis unter eine Sekunde drücken konnte, gab er sich zum Schluss mit dem zweiten Platz zufrieden: „Meine Reifen waren völlig am Ende. Und auch, wenn ich auf der Boxentafel den Rückstand immer weiter schrumpfen sah, kam es mir optisch so vor, als würde Marc vorne seinen Vorsprung halten.“

Aber wie konnte dieser dem Druck körperlich über 30 Runden standhalten? „Es gibt auf dem Sachsenring nur eine Stelle, wo ich beim Umlegen ein echtes Problem mit dem rechten Arm habe“, verriet der nunmehr elffache Sachsenring-Sieger. „Alles andere belastet nur meinen linken Arm, und der ist dadurch, dass ich alles mit ihm machen muss, heute stärker als je zuvor.“

Wie es wohl am Wochenende in Assen aussehen wird? ■

DREI FRAGEN AN MARC MÁRQUEZ



WIE FÜHLT SICH EIN SIEG NACH ALL DEN RÜCKSCHLÄGEN WIEDER AN?
Es war einer der härtesten, aber auch wichtigsten Momente meiner Karriere. Ich musste diese Chance einfach nutzen. Es war aber nicht leicht, sich mental richtig aufzustellen nach all den harten Schlägen, die ich zuletzt hatte. Immerhin waren es drei Nuller, von denen ich kam. Als ich zum Sachsenring kam, hatte ich mir vorgenommen, um das Podest zu kämpfen und mich in der Nähe der Top-Leute aufzuhalten. Es gab eine kleine Möglichkeit für den Sieg, und ich habe es versucht. Als ich die Regentropfen sah, habe ich hart gepusht, meine Pace weiter aufrechterhalten und mir einen Vorsprung herausgefahren. Dann kam aber Miguel Oliveira und hat hart gepusht. Es war nicht leicht, die Konzentration aufrechtzuerhalten, weil die ganzen Erlebnisse des letzten Jahres zurückkamen.

SIE HABEN DANACH VIELE EMOTIONEN DURCHLEBT
Ich habe lange gar nicht verstanden, was ich geschafft habe nach dieser harten Zeit. Dieser Sieg wird mir auch helfen, weiterzumachen. Und ich werde versuchen, wieder zu meiner alten Form zu finden.

WIE GEHT ES NUN BEI IHNEN WEITER?
Als ich verletzt war, habe ich mir immer gesagt: Ich werde zurückkehren, und ich werde stark zurückkehren. Aber mir wurde klar, wie schwierig das ist. Nun will ich diesen Weg weitergehen und mich ständig verbessern.

Dreifach bestätigt

Nach Mugello und Barcelona hat sich auch auf dem Sachsenring bestätigt: Die neue Richtung beim Fahrwerk funktioniert unter den unterschiedlichsten Bedingungen. Mit Miguel Oliveira und Brad Binder fuhren gleich zwei KTMs unter die ersten sechs.

Von: **Imre Paulovits**


POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33): Im Rennen neun Plätze nach vorne gefahren

KTM-Renndirektor Pit Beirer war richtig gut gelaunt. „So ein Wochenende erlebt man nicht alle Tage", freute sich der Vollblut-Racer. „Dass nach dem Sieg in Barcelona gleich so etwas folgt, das ist schon gewaltig. Wir haben das Motorrad verändert, kamen mit viel Hoffnung nach Mugello und es hat funktioniert. Und in Barcelona wieder. Dass sich das jetzt auch noch auf der dritten Strecke, die komplett anders ist, bestätigt hat, das macht mich schon sehr glücklich. Wir haben nun eine breite Basis und können auf jeder Strecke performen."

Miguel Oliveira war der Einzige, der das Tempo von Marc Márquez mitgehen und den Sachsenring-Spezialisten gar unter Druck setzen konnte. „Die beiden sind Fabio Quartararo und den Ducatis zwei, drei Zehntel pro Runde weggefahren, das war schon unglaublich. Dabei war schön zu sehen, dass Marc Márquez sich über sein Tief hinwegsetzen und gewinnen konnte. Dass Miguel da mithalten konnte, hat uns schon extrem glücklich gemacht", so Beirer.

Auch der Portugiese war auf Wolke sieben. „Marc Márquez auf dem Sachsenring folgen zu können, das hätte ich mir zuvor kaum erträumt", gab er zu.

Doch auch Brad Binders Leistung konnte sich sehen lassen. Von Startplatz 13 aus machte er sich auf den Weg nach vorn, und wäre er etwas weiter vorn gestartet, wären wohl zwei KTMs auf dem Podest gewesen. „Wir hatten im Warm-up Reifen, die mehr als eine halbe Renndistanz draufhatten, probiert und dort geschaut, wie sie sich zum Schluss des Rennens verhalten", ließ Binder hinter die Kulissen blicken. „Dann hatte ich den besten Start, seit ich in der MotoGP bin. Danach war es aber schwierig, weiter zu überholen. Ich habe aber darauf geachtet, meinen Hinterreifen nicht zu früh zu zerstören, und zum Schluss konnte ich angreifen." ■

KOMMENTAR

DER STOFF, AUS DEM DIE HELDEN SIND. Diese Floskel mag abgedroschen sein, aber Spitzensportler sind eben nicht nur mit einer großen Portion Talent gesegnet, sondern einfach stärker als andere. Was Marc Márquez im letzten Jahr durchgemacht hat, würde jeden Normalsterblichen brechen und die Tage, in denen es besser lief, ein Leben lang nur noch in Erinnerung behalten lassen. Doch der unermüdliche Kämpfer mit dem unersättlichen Siegeswillen hat nicht aufgegeben, und wo sich die kleinste Chance auftat, hat er sie beim Schopf gepackt. Gut, es war eine Strecke, die die derzeitigen Schwächen von ihm und der Honda auf eine Weise verzeiht wie keine andere. Jetzt muss sich erst zeigen, inwieweit er den anderen Fahrern woanders näher kommen kann. Aber der erste Schritt ist getan. Und das wird ihn noch mehr motivieren.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

UNGLAUBLICH RUHIG
Der Sachsenring ohne Fans, das ist wie Sex im Radio – dieser Spruch ging durch das Fahrerlager. Es war in der Tat eine merkwürdige Atmosphäre, nur der gewohnten Blase der MotoGP zu begegnen und sonst niemanden. Man konnte zu jeder Tageszeit ohne den geringsten Stau zur Strecke und wieder wegfahren. Und das große Industriegebiet, in dem sich sonst eine Verkaufsbude an die nächste anschließt, war am Wochenende völlig leer und still. Der Ankerberg, sonst ein buntes Treiben mit Zehntausenden von Menschen, war einfach eine grüne Landwirtschaftsfläche wie alles drumherum. Lediglich die Ordner an den Zufahrten und Eingängen erinnerten an das gewohnte Treiben eines Grand-Prix-Wochenendes am Sachsenring. Die Polizei war mit großer Stärke aufmarschiert, weil vor allem am Renntag eine eventuelle Versammlung von Fans befürchtet wurde. Doch es blieb alles ruhig. Man kann nur hoffen, dass nächstes Jahr wieder alles beim Alten sein wird.

ALTE TRADITION ZURÜCK
In den 1960er-Jahren prägten selbstgebaute Hochsitze, von denen die Fans besseren Einblick auf die Strecke hatten, das Bild um den Sachsenring-Grand-Prix. Nach einigen Unfällen wurden sie verboten, doch dieses Jahr tauchten sie in abgewandelter Form wieder auf. Im angrenzenden Wald hatten sich einige einfallsreiche Tüftler Sitze in den Bäumen gebaut, von wo aus sie über die Begrenzungsmauer schauen konnten.

STARTNUMMER 50
Bei einer feierlichen Zeremonie am Freitag wurde die Startnummer 50 von Jason Dupasquier aus der Moto3 genommen. Viele Fahrer aus Moto3, Moto2 und MotoGP nahmen an der Veranstaltung teil und erwiesen dem Prüstel-Team noch einmal die Ehre und drückten ihnen ihr Beileid aus.

HELM BRINGT GLÜCK
Für seine Lieblings-Rennstrecke bekam Marc Márquez von Shoei und Dave Designs einen Helm im Retro-Look der früheren GP-Helden aus den 1970er- und 80er-Jahren. „Ganz ehrlich gefällt mir dieses Design schon besser als mein eigenes", gab Márquez zu.



MOTOGP

Sachsenring-Helm von Marc Márquez: Hommage an frühere GP-Helden

MOTOGP-ERGEBNISSE

Sachsenring (D) – 20. Juni 2021 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,130 km über 30 Runden à 3,671 km. 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 39 Grad. Schnitt des Siegers: 160,6 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	30	41.07,243 min	296,7 km/h	1.21,772 min	H/M	25
2.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	30	+1,610 sec	295,8 km/h	1.21,701 min	H/M	20
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	30	+6,772 sec	294,2 km/h	1.22,065 min	H/M	16
4.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	30	+7,922 sec	299,1 km/h	1.22,077 min	H/M	13
5.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	30	+8,591 sec	300,0 km/h	1.21,849 min	M/M	11
6.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	30	+9,086 sec	298,3 km/h	1.22,025 min	H/M	10
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	30	+9,371 sec	349,5 km/h	1.22,008 min	H/M	9
8.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	30	+11,439 sec	296,7 km/h	1.22,104 min	H/M	8
9.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	30	+11,625 sec	296,7 km/h	1.22,024 min	H/M	7
10.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	30	+14,769 sec	296,7 km/h	1.22,059 min	H/M	6
11.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	30	+16,803 sec	295,8 km/h	1.22,087 min	H/M	5
12.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	30	+16,915 sec	300,0 km/h	1.22,094 min	M/M	4
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	30	+19,217 sec	292,6 km/h	1.22,085 min	M/S	3
14.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	30	+22,300 sec	292,6 km/h	1.22,045 min	H/M	2
15.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	30	+23,615 sec	296,7 km/h	1.22,514 min	H/M	1
16.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	30	+23,738 sec	298,3 km/h	1.22,518 min	H/M	-
17.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	30	+23,946 sec	293,4 km/h	1.22,211 min	H/M	-
18.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	30	+24,414 sec	289,5 km/h	1.22,391 min	H/M	-
19.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	30	+24,715 sec	294,2 km/h	1.22,045 min	M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	5	+25 Runden	290,3 km/h	1.22,730 min	H/M	-
	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	4	+26 Runden	289,5 km/h	1.22,834 min	H/M	-
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	4	+26 Runden	291,8 km/h	1.22,530 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Zarco	1.20,236 min
2.	Quartararo	1.20,247 min
3.	A. Espargaró	1.20,447 min
4.	Miller	1.20,508 min
5.	M. Márquez	1.20,567 min
6.	Oliveira	1.20,589 min
7.	Martín	1.20,617 min
8.	P. Espargaró	1.20,659 min
9.	Nakagami	1.20,810 min
10.	Bagnaia	1.20,811 min
11.	Rins	1.20,949 min
12.	A. Márquez	1.21,135 min
13.	Binder	1.20,736 min
14.	Marini	1.20,864 min
15.	Bastianini	1.20,953 min
16.	Rossi	1.20,972 min
17.	Mir	1.21,014 min
18.	Morbidelli	1.21,091 min
19.	Petrucci	1.21,137 min
20.	Lecuona	1.21,154 min
21.	Viñales	1.21,165 min
22.	Savadori	1.21,411 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	131
2.	Zarco	109
3.	Miller	100
4.	Bagnaia	99
5.	Mir	85
6.	Viñales	75
7.	Oliveira	74
8.	Binder	56
9.	A. Espargaró	53
22.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	159
2.	Ducati	154
3.	KTM	103
4.	Suzuki	89
5.	Honda	77
6.	Aprilia	54

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	206
2.	Ducati Lenovo Team	199
3.	Pramac Racing	136
4.	Red Bull KTM Factory Racing	130
5.	Team Suzuki Ecstar	113
6.	Repsol Honda Team	83
7.	LCR Honda	59
8.	Petronas Yamaha SRT	57
9.	Aprilia Racing Team Gresini	57
10.	Esponsorama Racing	40

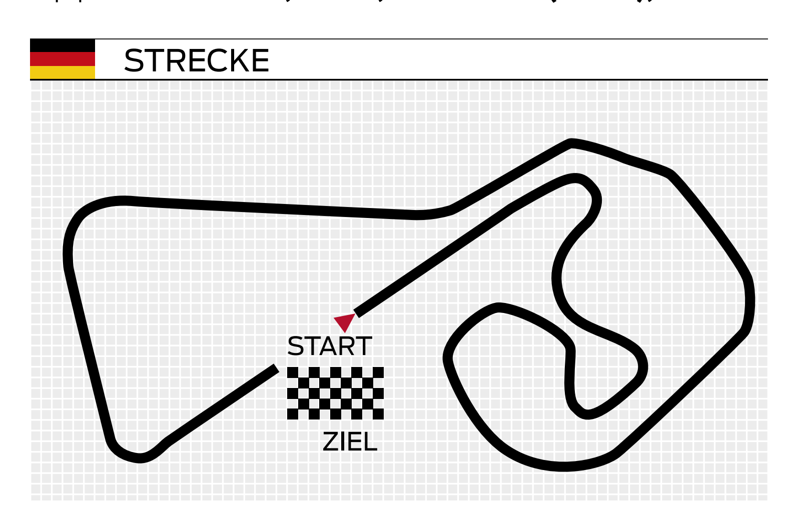
„Wir können nicht wissen, wer in der zweiten Saisonhälfte wie stark wird. So sind diese 16 Punkte vom Sachsenring für mich Gold wert.“

Fabio Quartararo

SACHSENRING (D) 3,671 KM

Rundenrekord: **1.21,228, Marc Márquez (Honda), 2019**
Quali-Rekord: **1.20,195, Marc Márquez (Honda), 2019**
Topspeed-Rekord: **301,6 km/h, Johann Zarco (Ducati), 2021**

STRECKE





Oliveira, Márquez, Quartararo (v.li.): Einer führt die WM, zwei stark im Kommen

Remy Gardner zermürbt lästigen

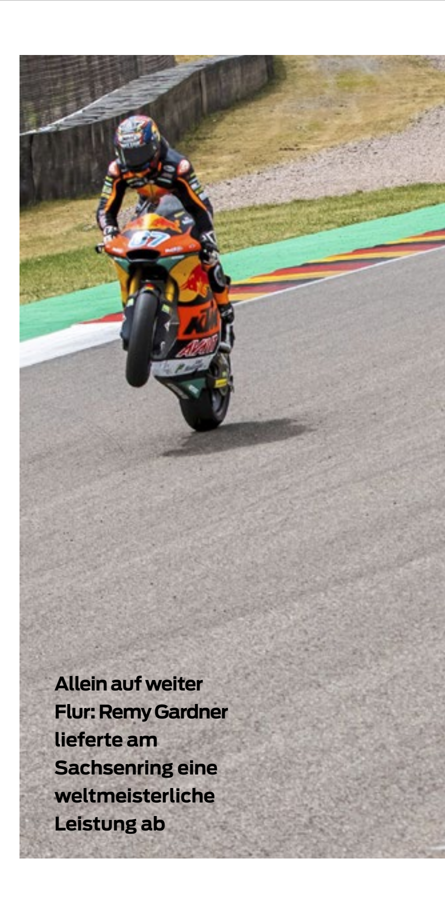
Wieder bahnte sich ein Paarlaufen der beiden Ajo-Piloten Remy Gardner und Raúl Fernández an. Doch diesmal stürzte Fernández unter dem irren Tempo des Australiers.

Von: **Imre Paulovits**

Raúl Fernández meinte es ernst. Nach der Trainingsbestzeit war er auch im Warm-up Schnellster. Der unglaubliche Moto2-Rookie wollte nach zwei Niederlagen endlich wieder seinen erfahreneren Teamkollegen Remy Gardner besiegen. Der 20-jährige Spanier legte auch einen fulminanten Start hin und setzte sich an die Spitze, doch Gardner ließ nicht lange auf sich warten. In der zweiten Runde ging er in Führung und machte ein solches Tempo, dass Fernández beim Versuch, ihm zu folgen, nur fünf Runden durchhielt und stürzte. „Es ist eine Schande", ärgerte sich Fernández. „Ich fühlte mich gut vorbereitet und hatte eine starke Pace, aber dieser Fehler hat alles zunichtegemacht."

Nun war Gardner allein auf weiter Flur. „Ich muss zugeben, dass Raúl noch im Warm-up eine bessere Pace als ich hatte", gab der Australier zu. „Ich habe ihn dann früh überholt und wirklich Druck gemacht. Ich bin dabei möglichst sanft gefahren, um die Reifen nicht über Gebühr zu strapazieren. Als er dann weg war und ich fast fünf Sekunden Vorsprung hatte, war das fast unwirklich. Es waren noch 23 Runden zu fahren, das war da vorn alleine ganz schön lang. Ich habe dann nur noch den Vorsprung verwaltet. Das war jetzt ein sehr wichtiger Tag für meine Meisterschaft."

Marcel Schrötter hatte ein starkes Rennen, wenn er auch diesmal wieder Opfer seines Startplatzes war. „Diesmal habe ich mich am Samstag wirklich über die Quali-Leistung geärgert und es klar zu verstehen gegeben", gab Teamchef Jürgen Lingg zu. „Ein Podium wäre mit einem guten Startplatz locker drin gewesen. Marcel hatte die Pace, und er hat ein starkes Rennen gezeigt." Schrötter sah es ähnlich. „Der Sachsenring ist eine der schwierigsten Strecken zum Überholen, daher waren die Voraussetzungen vom 17. Startplatz aus nicht die besten", gab er zu. „Ich habe aber ziemlich schnell an Boden gutmachen können, habe mich auch besonders in der ersten Rennhälfte sehr wohl auf meinem Motorrad gefühlt. Das Bike war in seinem besten Zustand vom ganzen Wochenende. Ich musste aber gegen Rennende in den Linkskurven extrem aufpassen, besonders beim Anbremsen, denn mir fehlte auf die lange Distanz etwas die Kraft. Wir müssen weiter am Qualifying arbeiten. Bei einem besseren Startplatz wäre heute ein Podestplatz möglich gewesen." ■



Allein auf weiter Flur: Remy Gardner lieferte am Sachsenring eine weltmeisterliche Leistung ab

Gresini: Ducati, Bastianini, Di Giannantonio

Das MotoGP-Paket des Teams Gresini für 2022 ist geschnürt: Sie werden als Ducati-Satelliten-Team mit Enea Bastianini und Fabio Di Giannantonio antreten. Auch das Team von Valentino Rossi steht kurz vor der Vertragsunterzeichnung mit Ducati.

Von: **Imre Paulovits**

Zuerst wurde nur die Homepage von Gresini Racing rot gestaltet. Kurze Zeit später wurde bekannt gegeben, worüber schon länger offen gesprochen wurde: Gresini hat einen Zweijahres-Vertrag mit Ducati für die MotoGP geschlossen. Ihr derzeitiger Moto2-Fahrer Fabio Di Giannantonio wird in die MotoGP aufsteigen. Enea Bastianini, der einen direkten Vertrag mit Ducati hat, wird, nachdem das Esponsorama-Team in der MotoGP zum Ende der Saison aufgelöst wird, bei Gresini weitermachen. Fausto Gresini hatte die Gespräche mit Ducati noch vor seinem Tod begonnen, seine Witwe Nadia Padovani hat sie nun zu Ende geführt. „Es ist ein sehr emotionaler Moment für uns, dass wir den Willen von Fausto weiterführen können", so die Italienerin. „Wir werden eine lange Tradition fortsetzen, und dafür möchte ich mich bei allen Beteiligten für das Vertrauen bedanken." Flexbow, bisher Sponsor des Pons-Moto2-Teams, wird Hauptsponsor werden. Fabio Di Giannantonio, auch sonst ein extrovertiertes Energiebündel, wirkte das ganze Wochenende aufgekratzt, und man sah ihn keinen Moment, wo er nicht von einem Ohr zum anderen grinste.

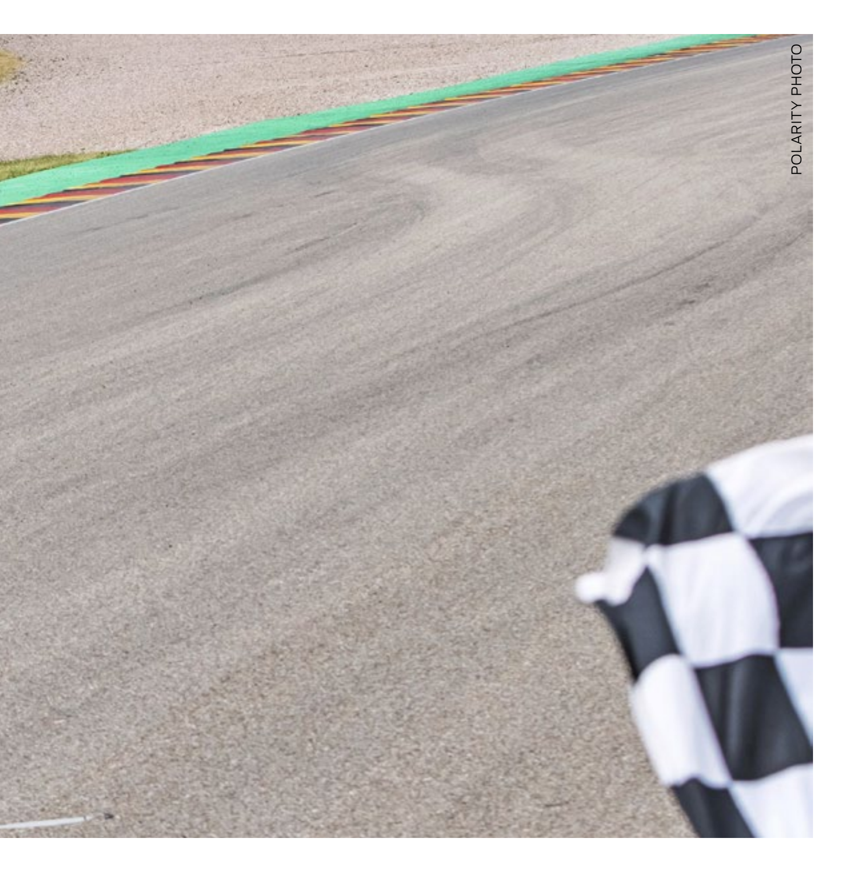


GRESINI RACING

Neue Farben für eine neue Zukunft: Gresini beginnt 2022 ein neues Kapitel

Kurz nach Bekanntgabe des Gresini-Deals verkündete Ducati-Corse-Marketingchef Paolo Ciabatti, dass auch die Einzelheiten zum Paket mit dem VR46-Team soweit besprochen seien und ein Vertragsabschluss kurz bevorstehe. Auch eine Klasse weiter unten wurde am Sachsenring ein wichtiger Vertrag unterzeichnet, der aber ebenfalls niemanden überrascht hat: KTM verlängerte mit dem Team von Aki Ajo um nicht weniger als weitere fünf Jahre! „Aki Ajo ist ein sehr wichtiger Pfeiler in unserer Struktur, um unsere eigenen Fahrer von ganz unten bis in die MotoGP zu bringen", so KTM-Renndirektor Pit Beirer. ■

Teamkollegen


POLARITY PHOTO

NACHRICHTEN

MOTOGP
Die Teilnehmerliste der Pressekonferenz am Donnerstag vor der Dutch-TT entfachte die Gerüchteküche. Neben Fabio Quartararo, Johann Zarco, Jack Miller, Miguel Oliveira und Marc Márquez wird auch Valentino Rossi teilnehmen, was seine Ergebnisse nicht rechtfertigen. Es wird gemunkelt, dass der 42-Jährige auf der Strecke, auf der er seinen 100. sowie seinen letzten, den 115., GP-Sieg feierte, seinen Rücktritt bekannt geben wird.

MOTORRAD-WM
Die FIM-Stewards haben zum Sachsenring-GP das Strafmaß für gefährliches Fahren nochmals erhöht. Nach dem Barcelona-GP hatten sich einige Teamchefs Sorgen um die Sicherheit ihrer Fahrer gemacht, weil die Fahrdisziplin der Nachwuchs-Piloten im eng gewordenen Feld stark zu wünschen übrig ließ. Sie hatten sich auch klar dazu artikuliert. So wurde die Zeit von Darryn Binder aus Q2 gestrichen, weil er beim Herausfahren aus der Boxengasse einen anderen Fahrer zu Fall gebracht hatte. Dazu musste der Südafrikaner im Rennen eine Durchfahrt durch die Boxengasse einlegen. In der MotoGP wurde Enea Bastianini in der Startaufstellung um drei Plätze nach hinten versetzt, weil er in Q1 auf der Ideallinie langsam unterwegs war. Die Auswirkungen gehen in Assen aber weiter: Weil Ryusei Yamanaka und Jake Dixon einen anderen Fahrer zu Fall gebracht hatten, bekamen sie für die Dutch-TT eine Long-Lap-Penalty. Joe Roberts hat die gleiche Strafe, weil er unter gelber Flagge stürzte.

MOTORRAD-WM
Das letzte Wochenende war das der Söhne großer Stars: Remy Gardner gewann die Moto2, Oli Bayliss seinen ersten australischen Superbike-Lauf und Jack Doohan in der Formel 3.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 20. Juni 2021 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,788 km über 28 Runden à 3,671 km. 30 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	28	39.39,191 min	1.23,767 min	25
2.	Arón Canet (E)	Boscoscuro	28	+6,158 sec	1.24,533 min	20
3.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	28	+7,030 sec	1.24,616 min	16
4.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	28	+8,145 sec	1.24,808 min	13
5.	Sam Lowes (GB)	Kalex	28	+9,888 sec	1.24,635 min	11
6.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	28	+10,000 sec	1.24,771 min	10
7.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	28	+16,039 sec	1.24,896 min	9
8.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	28	+19,394 sec	1.25,093 min	8
9.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	28	+21,718 sec	1.25,040 min	7
10.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	28	+26,393 sec	1.25,099 min	6
11.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	28	+26,732 sec	1.25,348 min	5
12.	Alonso Lopez (E)	Kalex	28	+26,835 sec	1.25,368 min	4
13.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	28	+28,034 sec	1.24,838 min	3
14.	Barry Baltus (B)	NTS	28	+28,984 sec	1.25,413 min	2
15.	Celestino Vietti (I)	Kalex	28	+31,414 sec	1.25,624 min	1
16.	Tony Arbolino (I)	Kalex	28	+33,176 sec	1.25,287 min	-
17.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	28	+33,425 sec	1.25,590 min	-
18.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	28	+39,638 sec	1.25,342 min	-
19.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	28	+39,682 sec	1.25,558 min	-
20.	Stefano Manzi (I)	Kalex	28	+44,613 sec	1.25,741min	-
21.	Jake Dixon (GB)	Kalex	28	+47,416 sec	1.24,459 min	-
	Nicht gewertet:					
	Ai Ogura (J)	Kalex	27	+1 Runde	1.24,741 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	27	+1 Runde	1.24,882 min	-
	Joe Roberts (USA)	Kalex	27	+1 Runde	1.25,179 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	14	+14 Runden	1.25,082 min	-
	Augusto Fernández (E)	Kalex	6	+22 Runden	1.24,713 min	-
	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	6	+22 Runden	1.25,654 min	-
	Raul Fernández (E)	Kalex	4	+24 Runden	1.23,883 min	-
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	3	+25 Runden	1.25,534 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	164
2.	R. Fernández	128
3.	Bezzecchi	117
4.	Lowes	86
5.	Di Giannantonio	73
6.	Schrötter	59
7.	Canet	55
8.	Roberts	50
9.	Vierge	42
31.	Lüthi	2

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	200
2.	Boscoscuro	72
3.	MV Agusta	10
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	292
2.	Sky Racing Team VR46	133
4.	Liqui Moly IntactGP	89

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	R. Fernández	1.23,397 min
2.	Di Giannantonio	1.23,744 min
3.	Gardner	1.23,769 min
4.	Bezzecchi	1.24,184 min
5.	Vierge	1.24,296 min
6.	Navarro	1.24,301 min
7.	Lowes	1.24,416 min
8.	Ogura	1.24,439 min
9.	Bendsneyder	1.24,474 min
10.	Canet	1.24,500 min
11.	Bulega	1.24,503 min
12.	Roberts	1.24,521 min
13.	Chantra	1.24,594 min
14.	A. Fernández	1.24,600 min
15.	Dixon	1.24,611 min
16.	Ramirez	1.24,616 min
17.	Schrötter	1.24,624 min
18.	Arenas	1.24,807 min
19.	Dalla Porta	1.24,378 min
20.	Arbolino	1.24,569 min
21.	Vietti	1.24,604 min
22.	Lopez	1.24,619 min
23.	Aldeguer	1.24,667 min
24.	Baldassarri	1.24,694 min
25.	Beaubier	1.24,738 min
26.	Syahrin	1.24,874 min
28.	Lüthi	1.24,998 min

Weitere Großtat des erstaunlich

Mit einer taktisch klugen Fahrt holte Pedro Acosta seinen vierten Saisonsieg. Weil seine Verfolger zum Teil leer ausgingen, bleibt er über die Sommerpause jetzt schon sicherer Tabellenführer.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Er hat es wieder getan. Wunderkind Pedro Acosta hat nach zwei Rennen, bei denen er in der letzten Runde um einen Podestplatz gebracht wurde, wieder alles richtig gemacht und einen weiteren Sieg zu seiner bereits mehr als erstaunlichen ersten WM-Saison hinzugefügt. Dabei stürmte er vom 13. Platz aus binnen weniger Runden bis an die Spitze, und er versuchte sich vorn abzusetzen. Als dies nicht gelang, versuchte er sich dort zu platzieren, wo es am ungefährlichsten ist. „Weil jeder versucht, sich am Ende der Zielgeraden eine gute Ausgangsbasis zu schaffen, geht es bei den Plätzen 5 bis 10 vor Turn 1 haarsträubend zu", gestand Acosta. „Deshalb habe ich versucht, an dieser Stelle immer weiter vorn zu sein." Dass es niemanden gibt, der so spät bremsen und ein Moto3-Motorrad trotzdem sauber auf die Linie bringen kann wie der 16-jährige Ajo-KTM-Pilot, tut das Übrige. Als es in die letzten Runden ging, setzte sich Acosta in Führung, und obwohl Kaito Toba sich in Turn 12 noch einmal kurz an die Spitze brachte, konterte Acosta umgehend und gab dem Japaner keine Chance. „Ich bin nach den zwei Rennen, bei denen ich in der letzten Runde viele Plätze verloren habe, in mich gegangen und habe mir überlegt, wie ich dies verhindern kann", gab Acosta zu. „Das hier war ein wichtiger Sieg im Kampf um den Titel."

Toba war angesichts des zweiten Platzes nicht unglücklich. „Zu Mitte des Rennens hatte ich das Gefühl, dass ich am Ende meiner Kräfte bin", gestand der 21-jährige Japaner. „Ich habe aber im Kopf einen Schalter umgelegt und bis aufs Podest gepusht. Es ist ein tolles Gefühl, wieder hier zu stehen." Zuletzt stand er letzten Oktober auf dem Treppchen.

Peter Öttl hatte mit seinem Husqvarna-Team beim Heim-GP wenig Glück. Romano Fenati ging vom achten Startplatz aus ins Rennen, und der Italiener kämpfte bis Rennmitte in der Spitzengruppe. Doch dann hatte er zwei Kollisionen, die ihn zurückwarfen. Schließlich überquerte er als 13. die Ziellinie und konnte wenigsten noch drei WM Punkte retten, die ihn weiter auf dem fünften Gesamtrang halten. „Dies war nicht unser Ziel", konstatierte Fenati. „Einmal stürzte ein Fahrer auf der Geraden, während ich im letzten Teil der Bremsphase für Kurve 1 war. Sein Motorrad berührte mich und ich musste ausweichen. Damit war das Rennen für mich gelaufen." ■



Moto3

Ein emotionales und schwieriges Wochenende beim Heim-Grand-Prix für das Prüstel-Team

Der Heim-GP auf dem Sachsenring ohne den tödlich verunglückten Fahrer Jason Dupasquier und ohne Fans – die Vorzeichen waren nicht gut für das Prüstel-Team, und es gab viele Emotionen.

Nach den zwei nervenaufreibenden Grands Prix in Mugello und Barcelona stand für das Prüstel-Team eine weitere Zerreißprobe beim Heim-Grand-Prix bevor. Nicht nur, dass nach dem Tod von Jason Dupasquier im Team noch immer die Nerven blank liegen – dass man all den Sponsoren, die sich sonst beim Sachsenring-Grand-Prix in der Prüstel-Hospitality treffen, absagen musste, machte die Lage auch nicht erträglicher. „Wir hatten sie am Donnerstag vor dem Rennen eingeladen und ihnen unsere Situation geschildert und bei dieser Gelegenheit eine Gedenkfeier für Jason abgehalten", erzählt Teamchef Florian Prüstel. „Dann hatten wir am Freitag diese ebenfalls sehr emotionale mit der Dorna, als Jasons Startnummer 50 für immer aus der Moto3 genommen wurde. Es ist für das Team nach wie vor sehr schwierig, sich auf das Rennen zu konzentrieren, aber jeder versucht sein Möglichstes. Dass da immer wieder Erinnerungen an Jason aufkommen, liegt in der Natur der Dinge."

Da hatte es auch Ryusei Yamanaka nicht leicht. Bei der Hitze am Freitag konnte er nur schwer seine Pace finden, und auch am Samstag war er zu langsam, um in die Q2 zu kommen. So musste er vom 21. Startplatz ins Rennen gehen. Dies hat dem Japaner bislang selten etwas ausgemacht, und er konnte im Rennen bald bis zur Spitzengruppe aufholen. Als er bereits in den Top 10 war, stürzte er, konnte jedoch weiterfahren und beendete das Rennen schließlich als 18. „Es ist schade, denn ich hätte sehr gut abschneiden und das Rennen in einer guten Position beenden können", ärgerte sich Yamanaka.

Nun steht Prüstel eine schwere Zeit bevor. „In Assen werden wir noch einmal mit einem Einmann-Team antreten, dann müssen wir über die Sommerpause einen zweiten Fahrer finden", so Florian Prüstel. „Da stellt sich die Frage, ob wir einen Jungen ganz von Beginn an aufbauen oder jemanden nehmen, der letztes Jahr rausgefallen ist oder jetzt in der Junior-WM fährt. Aber bei dem Niveau des Feldes ist es nicht leicht, einen zu finden, der in die Punkte fahren kann." ■ IP

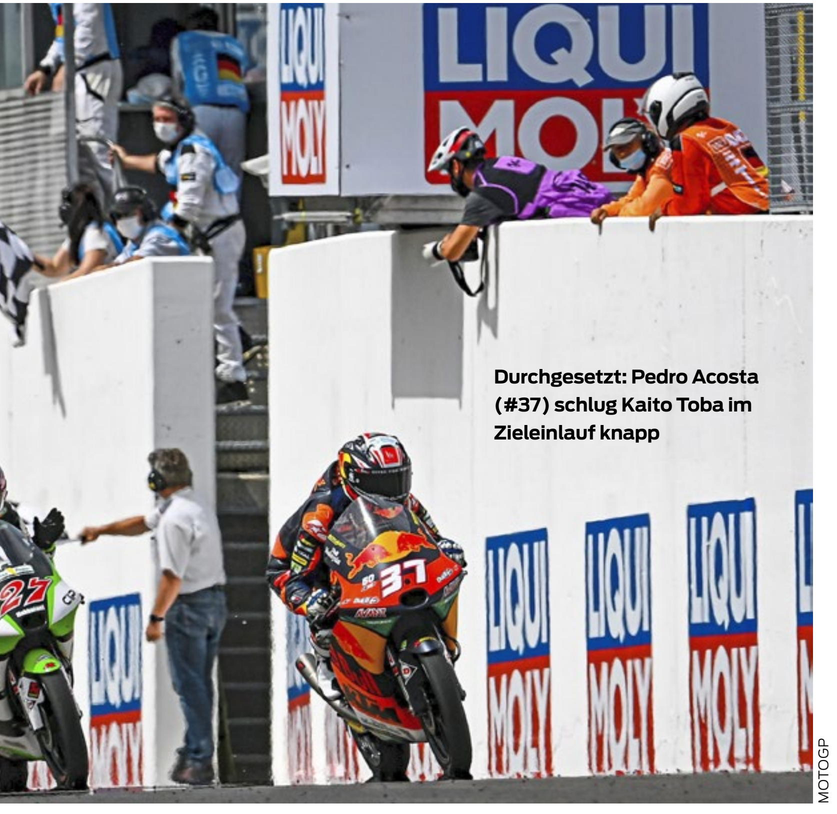




LEKL

Ryusei Yamanaka: Nach Sturz aus den Punkterängen gefallen

en WM-Leaders



Durchgesetzt: Pedro Acosta (#37) schlug Kaito Toba im Zieleinlauf knapp

MOTOGP

Vorschau GP Niederlande

ZEITPLAN

GP der Niederlande/Assen (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 25. Juni 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 26. Juni 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 27. Juni 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 24 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 26 Rdn.

STATISTIK

GP der Niederlande/Assen

Sieger 2019 (2020 kein Rennen)
Moto3: Tony Arbolino (I), Honda
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha

Pole-Position 2019
Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda, 1.41,232 (= 161,5 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.36,572 (= 169,3 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.32,017 (= 177,6 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Dennis Foggia (I), KTM, 1.42,627 (= 159,3 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.37,323 (= 168,0 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.33,712 (= 174,4 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Arón Canet (E), Honda, 1.42,007 (= 160,2 km/h) (2018)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.37,323 (= 168,0 km/h)(2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda 1.33,617 (= 174,6 km/h)(2015)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 20. Juni 2021 8. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,117 km über 27 Runden à 3,671 km. 26 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	KTM	27	39.38,791 min	1.27,281 min	25
2.	Kaito Toba (J)	KTM	27	+0,130 s	1.27,372 min	20
3.	Dennis Foggia (I)	Honda	27	+0,259 s	1.27,476 min	16
4.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	27	+0,206 s	1.27,331 min	13
5.	Andrea Migno (I)	Honda	27	+0,459 s	1.27,401 min	11
6.	Niccolò Antonelli (I)	KTM	27	+0,728 s	1.27,347 min	10
7.	Sergio Garcia (E)	GasGas	27	+0,537 s	1.27,415 min	9
8.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	27	+0,647 s	1.27,415 min	8
9.	Xavier Artigas (E)	Honda	27	+0,864 s	1.27,366 min	7
10.	Izan Guevara (E)	GasGas	27	+6,557 s	1.27,138 min	6
11.	John McPhee (GB)	Honda	27	+7,512 s	1.27,509 min	5
12.	Elia Bartolini (I)	KTM	27	+7,576 s	1.27,391 min	4
13.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	27	+20,902 s	1.27,316 min	3
14.	Darryn Binder (ZA)	Honda	27	+37,855 s	1.28,434 min	2
15.	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	27	+38,297 s	1.28,098 min	1
16.	Deniz Öncü (TR)	KTM	27	+54,714 s	1.27,296 min	-
17.	Joel Kelso (AUS)	KTM	27	+58,423 s	1.28,452 min	-
18.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	27	+1.27,070 min	1.27,216 min	-
	Nicht gewertet:					
	Stefano Nepa (I)	KTM	15	+12 Runden	1.27,389 min	-
	Jaume Masiá (E)	KTM	14	+13 Runden	1.27,033 min	-
	Riccardo Rossi (I)	KTM	14	+13 Runden	1.27,862 min	-
	Lorenzo Fellon (F)	Honda	12	+15 Runden	1.27,385 min	-
	Filip Salac (CZ)	Honda	12	+15 Runden	1.27,640 min	-
	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	10	+17 Runden	1.27,097 min	-
	Adrián Fernández (E)	Husqvarna	7	+20 Runden	1.27,658 min	-
	Yuki Kunii (J)	Honda	3	+24 Runden	1.27,529 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	145
2.	Garcia	90
3.	Masia	72
4.	Antonelli	65
5.	Fenati	64
6.	Foggia	61
7.	Binder	60
8.	Migno	58
17.	Dupasquier	27
27.	Kofler	7

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	177
2.	Honda	153
3.	GasGas	102
4.	Husqvarna	68

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	217
2.	Gaviota GasGas Aspar Team	122
3.	Indonesian Gresini Racing Moto3	103
4.	Rivacold Snipers Team	93
5.	Petronas Sprinta Racing	87
6.	Avintia Esponsorama Moto3	86
7.	Leopard Racing	84
8.	Red Bull KTM Tech3	81
9.	Sterilgarda Max Racing Team	74
10.	CarXpert PrüstelGP	55

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Salac	1.26,913 min
2.	Foggia	1.27,096 min
3.	Suzuki	1.27,127 min
4.	McPhee	1.27,228 min
5.	Toba	1.27,350 min
6.	Fellon	1.27,392 min
7.	Antonelli	1.27,398 min
8.	Fenati	1.27,475 min
9.	Nepa	1.27,522 min
10.	Migno	1.27,629 min
11.	Öncü	1.27,693 min
12.	Guevara	1.27,899 min
13.	Acosta	1.27,906 min
14.	Garcia	1.27,919 min
15.	Artigas	1.27,995 min
16.	Kunii	1.28,365 min
17.	Masia	1.28,393 min
18.	Binder	1.27,481 min
19.	Rodrigo	1.28,051 min
20.	Alcoba	1.28,178 min
21.	Yamanaka	1.28,183 min
22.	Rossi	1.28,439 min
23.	Fernández	1.28,523 min
24.	Kelso	1.28,713 min
25.	Bartolini	1.28,756 min
26.	Izdihar	1.29,041 min

MotoGP Rookies Cup

Zweikampf um Cup-Führung

Auf dem Sachsenring gab es neue Sieger, die Cup-Führung wechselte zwischen David Alonso und David Muñoz. Es gab eine Menge Stürze, und Noah Dettwiler sammelte wieder fleißig Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Das erste Rennen auf dem Sachsenring gewann der 15-jährige Kolumbianer David Alonso einen Wimpernschlag vor Marcos Uriarte und David Muñoz. Am Sonntag entschied der 17-jährige Italiener Matteo Bertelle zum ersten Mal einen Rookies-Cup-Lauf für sich. Er konnte sich an der Spitze etwas absetzen und war so sicher vor dem Gemetzel, das hinter ihm im Pulk stattfand. Denn nicht weniger als fünf Fahrer stürzten kurz vor dem Ziel, und Berelle gewann zwei Sekunden vor Daniel Muñoz und dem Thailänder Tatchakorn Buasri.


MOTOGP

Erstes Rennen: Alonso (#80) vor Uriarte (#89) und Muñoz (#64)

Gar nicht gut lief es für den 16-jährigen Lokalmatador Freddie Heinrich. „Leider wurde mir im Qualifying wegen einer Gelbphase die beste Rundenzeit gestrichen. Im ersten Rennen ging es zunächst gut, aber drei Runden vor Schluss bin ich leider im Omega gestürzt. Im zweiten Rennen bin ich schon nach drei Runden gestürzt. Weil der Verdacht auf einen Schienbeinbruch bestand, wurde ich ins Medical Center gebracht, aber zum Glück hatte ich nur eine Stauchung.“

Der 15-jährige Österreicher Jakob Rosenthaler kämpfte mit der anspruchsvollen Strecke und konnte sich ebenfalls verbessern. „Im ersten Rennen konnte ich mich an ein paar schnelle Fahrer anhängen und mit ihnen mithalten. Im zweiten Rennen haben sich die Fahrer in unserer Gruppe leider zu sehr gegenseitig aufgehalten, da ist die vordere Gruppe weggefahren. Ich bin aber auch so 15. geworden, das hat dann schon gepasst.“

Noch besser ging es für den 16-jährigen Schweizer Noah Dettwiler. „Ich hatte in beiden Rennen einen guten Start, und im ersten Rennen wurde ich Neunter. Im zweiten Rennen war ich in den letzten sieben Runden in der Spitzengruppe und wurde so zum Schluss Fünfter!“, freute er sich. ■

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	David Alonso (COL)	125
2.	David Muñoz (E)	119
14.	Noah Dettwiler (CH)	30
21.	Jakob Rosenthaler (A)	6
24.	Freddie Heinrich (D)	2

Northern Talent Cup

Ein Tscheche dominiert

Nach der dritten Runde im Northern Talent Cup gibt es einen klaren Spitzenreiter aus Tschechien. Auch bei den Rennen auf dem Sachsenring im Rahmen der MotoGP-WM waren die Deutschen nicht im Rampenlicht. Am besten zog sich Valentino Herrlich aus der Affäre.

Von: **Anke Wieczorek**

Wo Valentino draufsteht, steckt auch ein bisschen Valentino drin. Zumindest kämpferisch stand der 12-jährige Hesse Valentino Herrlich seinem großen Idol aus der MotoGP in nichts nach. Der NTC-Rookie wurde im ersten Lauf Elfter. An der Spitze hatte sich gleich eine Fünfergruppe herauskristallisiert. Der Tscheche Jakub Gurecky gewann das Rennen haarscharf vor Rossi Moor aus Belgien und baute damit seine Führung in der Gesamtwertung aus. Theoretisch könnte er sich einen Nuller leisten, ohne die Führung zu verlieren. Auch wenn Moor den Spieß im zweiten Lauf umdrehte und im Fotofinish über Gurecky dominierte. Abstand: 0,056 Sekunden. Herrlich bewährte sich erneut als Elfter, nachdem er zwischendurch als Sechster gesichtet wurde.

Heimspiel ohne Glück

Das nur einen Katzensprung vom Sachsenring entfernt beheimatete PrüstelGP Juniorteam musste sich ausgerechnet vor der Haustür mit einer mageren Ausbeute zufriedengeben. Dustin Schneider holte Platz 13 und damit drei Punkte im ersten Rennen. „Ich hatte mit der Federung zu kämpfen und bin immer weggerutscht. Ich habe das zur Mitte des Rennens zwar in den Griff bekommen, aber P13 entspricht nicht meiner Zielsetzung.“ Teamkollege Noel Willemsen konnte im ersten Lauf nicht starten, weil die KTM nicht rundlief. Im zweiten schied er nach anderthalb Runden mit technischem Defekt aus. Mittlerweile ist der NTC mit dem GP-Tross nach Assen weitergereist. Dort geht es am kommenden Wochenende weiter. ■


ADAC MOTORSPORT

Die Luft im Northern Talent Cup ist dünn, nur Gurecky (#59) ist das egal

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Jakub Gurecky (CZ)	140
2.	Luciano Lorenz (B)	98
7.	Lenoxx Phommara (CH)	55
8.	Niklas Kitzbichler (A)	52
13.	Jordan Bartucca (CH)	23



VENTURI

Max Biaggi

Der Imperator wird 50

Max Biaggi gewann sechs WM-Titel und fuhr zwei Jahrzehnte auf allerhöchstem Niveau. In Erinnerung bleibt er aber durch sein ausgeprägtes Ego und seine Fehden mit Valentino Rossi. Nächsten Samstag, den 26. Juni, wird der Römer 50 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Auch heute ist Max Biaggi nicht aus dem MotoGP-Fahrerlager wegzudenken. Mit seiner schillernden Persönlichkeit ist er allseits präsent. Er ist Markenbotschafter von Aprilia, und wenn er daneben noch Zeit findet, schaut er nach seinem gemeinsamen Team mit Peter Öttl, wo Romano Fenati und Adrian Fernández für Husqvarna um WM-Punkte in der Moto3-WM fahren.

Der aufstrebende Jüngling

Klein von Wuchs mit einem gewaltigen Ego – so wurde Max Biaggi bekannt. Ich kann mich noch gut an das Finale der Europameisterschaft 1991 erinnern, als sich das Team Italia die Haare raufte. Ihr EM-Leader bei den 250ern kam nicht, weil er in Haft saß. Der damals 20-jährige leistete gerade seinen Militärdienst. Und weil er sich in der Kaserne geprügelt hatte, ließ sich sein Offizier wenig von den sportlichen Erfolgen des Rekruten beeindrucken und ließ ihn in der Zelle schmoren. Biaggi hatte Glück und wurde auch so Europameister.

Er stieg 1992 mit Aprilia in die WM auf, beendete sein Rookie-Jahr als Fünfter und ließ sich danach von Erv Kanemoto zu Honda locken. Wenn er nach diesem Jahr auch zu Aprilia zurückkehrte, blieb doch eine Freundschaft bestehen, die später noch für spektakuläre Erfolge sorgen sollte. Aber zunächst wurde er auf der V2 aus Noale 1994 erstmals Weltmeister und verteidigte diesen Titel 1995 und ’96 zweimal erfolgreich. Dann wechselte er wieder zu Honda und Kanemoto und holte 1997 seinen vierten 250er-Titel in Folge. Danach war klar, dass das Duo mit Marlboro-Geld zu den 500ern aufsteigen würde.

Der 250er-Weltmeister und der erfahrene Tuner bereiteten sich im Winter sehr gewissenhaft vor. Dann gelang ihm ein Debüt, das ihm seither niemand nachmachen konnte, auch nicht Valentino Rossi oder Marc Márquez. Er ließ beim WM-Auftakt in Suzuka das gesamte Establishment der Königsklasse alt aussehen und gewann von der Pole-Position aus überlegen mit schnellster Rennrunde. Über die Saison zermürbte ihn Weltmeister Mick Doohan dann doch, aber als Vizeweltmeister gleich in seinem Rookie-Jahr in der Königsklasse standen ihm Tür und Tor offen.

Er ging zu Yamaha, brauchte aber die nächsten zwei Jahre, um das Motorrad gegen die Honda konkurrenzfähig zu bekommen. Und dort war auch bereits sein Erzfeind herangewachsen: Der knapp acht Jahre jüngere Valentino Rossi, der schon als Teenager klargemacht hatte, dass er nicht viel vom eingebildeten Römer hielt. Rossi entschied den Titelkampf 2001 für sich, auch die ersten Jahre der MotoGP ging der Titel nur über ihn und seine Honda. Als Rossi dann zu Yamaha wechselte und Biaggi zu Honda, unterlag er Rossi erneut. Nach 2005 fand Biaggi kein lukratives MotoGP-Angebot mehr, machte ein Jahr Pause und dann in der Superbike-WM weiter.

Zweiter Frühling

Nach einem Jahr bei Alstare-Suzuki und einem bei Go Eleven Ducati kehrte Biaggi zu Aprilia zurück. 2010 gewann er an der Seite von Gigi Dall’Igna den ersten Superbike-WM-Titel für das Werk, dem er 2012 einen zweiten hinzufügte. Dann hängte Biaggi, mittlerweile 41 Jahre alt, den Helm an den Nagel. Nicht aber, ohne rückfällig zu werden: 2015 machte er noch zwei Wildcard-Einsätze und fuhr dabei um den Sieg mit. Er wollte es auch 2017 noch einmal wissen, doch bei einem Sturz während seiner Vorbereitung mit der Supermoto zog er sich zwölf Rippenbrüche und eine kollabierte Lunge zu, die Ärzte kämpften um sein Leben. Danach zog sich Biaggi in sein Familienleben zurück. Aber ganz fernbleiben kann er den Motorrädern auch heute nicht. Letztes Jahr testete er ein Aprilia-Superbike, und am 31. Oktober stellte er mit 408 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord für Elektro-Motorräder auf.

Herzlichen Glückwunsch zum 50., Max Biaggi! Die Motorsport-Welt wäre ohne dich ärmer. ■



Max Biaggi

Geburtstag: 26. Juni 1971
Geburtsort: Rom (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
1991: 250 ccm, Aprilia (27.)
1992: 250 ccm, Aprilia (5.)
1993: 250 ccm, Honda (4.)
1994: 250 ccm, Aprilia (1.)
1995: 250 ccm, Aprilia (1.)
1996: 250 ccm, Aprilia (1.)
1997: 250 ccm, Honda (1.)
1998: 500 ccm, Honda (2.)
1999: 500 ccm, Yamaha (4.)
2000: 500 ccm, Yamaha (3.)
2001: 500 ccm, Yamaha (2.)
2002: MotoGP, Yamaha (2.)
2003: MotoGP, Honda (3.)
2004: MotoGP, Honda (3.)
2005: MotoGP, Honda (5.)
2007: SBK, Suzuki (3.)
2008: SBK, Ducati (7.)
2009: SBK, Aprilia (4.)
2010: SBK, Aprilia (1.)
2011: SBK, Aprilia (3.)
2012: SBK, Aprilia (1.)
2015: SBK, Aprilia (20.)

HOBBYS
Familie, Motorradfahren



ARCHIV BIAGGI

Max Biaggi und die 250er Aprilia: Zwischen 1994 und 1996 drei WM-Titel in Folge

IDM

Volle Pulle in Schleiz

Im letzten Jahr mussten die Fans verzichten, doch die Zeit der unfreiwilligen Pause ist vorbei. Vom 23. bis 25. Juli kehrt die IDM mit voller Kraft aufs Schleizer Dreieck zurück.

Von: **Anke Wieczorek**

Wenn die Inzidenzzahlen im Keller bleiben, die Delta-Variante nicht einfällt und nicht der Asphalt aufplatzt, dann steht den IDM-Rennen mit prall gefüllten Tribünen auf der Kultstrecke nichts mehr im Weg. Als die IDM vor zwei Jahren, als das aggressive Coronavirus noch nicht existierte, im grünen Wohnzimmer Thüringens fuhr, pilgerten knapp 30 000 Zuschauer an die Natur-Rennstrecke mit der provisorischen Boxengasse. „Für unsere Fahrer ist das eine einzigartige Atmosphäre", weiß IDM-Serienmanager Normann Broy.

In Schleiz ist alles ein bisschen anders. Nostalgisch, aber liebenswert. Die Rennen werden entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren, das gibt es selten. Der zweifache IDM Supersport-600-Titelgewinner Max Enderlein sagt zudem: „Weil die Strecke außerhalb der Rennen Bestandteil des öffentlichen Straßenverkehrs ist, kann keiner vorher testen. Alle haben die gleiche Ausgangssituation."

An den Start gehen die IDM-Klassen Superbike 1000, Supersport 600, Supersport 300 und Sidecar. In der Königsklasse Superbike liegt Lokalmatador Julian Puffe auf dem sechsten Platz in der Gesamtwertung. Ebenso am Start sind der Pro Superstock Cup und der Twin Cup. Wer sich Karten sichern will, schickt eine E-Mail an: msc.schleizer.dreieck@t-online.de. ■



DINO EISELE

Das Schleizer Dreieck hat einen Charme, der Fans und Feinde auf den Plan ruft

Endurance-WM

Bolliger entschuldigt

Nach dem vierten Platz bei den 24 Stunden von Le Mans wurde das Bolliger-Team aus der Wertung genommen. Teamchef Kevin Bolliger entschuldigt sich.

Von: **Toni Börner**

Im ersten Rennen ohne Alt-Teamchef Hans-Peter „Hämpu" Bolliger ist das Team Bolliger Switzerland unter alleiniger Führung seines Sohns Kevin bei den 24 Stunden von Le Mans als Vierter durchs Ziel gefahren. Nachher wurde das Team aber aufgrund eines etwa halben Liters zu viel Tankinhalt aus der Wertung genommen. „Es tut mir leid", sagt Kevin Bolliger. „Ich habe mich bei allen Sponsoren, Partnern und Gönnern persönlich oder am Telefon entschuldigt. Unsere Crew ist seit über zehn Jahren weitestgehend die gleiche, und jetzt ist an irgendeinem Punkt aber wohl ein Fehler unterlaufen." Das Verfahren der Spritprüfung in der Langstrecke bleibt dennoch umstritten. „Ich habe drei Proben von anfänglich exakt einem Liter mit dem vorgeschriebenen Einheitssprit abgefüllt", sagt ein anderer Cheftechniker. „Bei drei unterschiedlichen Temperaturen – wie aus der Zapfanlage, Zimmertemperatur und in der Sonne – im Reagenzglas haben wir schon allein da einen Unterschied von über 100 Millilitern bei den jeweiligen Temperaturen." ■



BOLLIGER

Bolliger-Team in Le Mans: Wegen umstrittenem Auslitern disqualifiziert

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Am Montag (nach Redaktionsschluss) testeten elf Fahrer von vier Herstellern auf der Strecke von Navarra bei Los Arcos in Spanien, wo vom 20. bis 22. August erstmals die WM gastieren wird. Montagmittag führte Yamaha-Werkspilot Toprak Razgatlioglu die Zeitenliste mit 1.37,427 an. Allerdings waren die Ducati-Piloten bei ihrem privaten Test im Mai schon unter der 1.37er Marke unterwegs gewesen. Auch BMW war mit Tom Sykes, Michael van der Mark und Jonas Folger in Navarra, um den Problemen mit dem Fahrwerk, die zuletzt vor allem Folger schwer zu schaffen machten, auf den Grund zu kommen. Auch wurde weiter an der Verfeinerung der Elektronik der neuen M 1000 RR gearbeitet.

ENDURANCE-WM

Hugo Clère hat für seinen Einsatz bei den 24 Stunden von Le Mans die „Anthony Delhalle – Spirit of Endurance Trophy" erhalten. Diese Auszeichnung würdigt Leistungen, die man nur im Langstrecken-Sport sieht oder erbringen kann. Hugo Clère, unterwegs für das „Feuerwehr-Team" von #18 Sapeurs-Pompiers CMS Motostore, war in den Start-Crash verwickelt, bei dem Sylvain Barrier unter dem brennenden Motorrad eingeklemmt liegen blieb. Clères Motorrad war zwar weiterhin einsatzfähig, dennoch kümmerte er sich zuerst um Barrier und zog diesen unter dem Feuerball hervor. Erst dann fuhr er weiter. Dafür bekam er den Award von Anthony Delhalles Kindern Andrea und Sophie sowie dessen Frau Jessie überreicht.

IDM

Derzeit liegt der Russe Vladimir Leonov mit der Hertrampf-Yamaha R1M auf dem vierten Gesamtrang der IDM Superbike. Nun legt Denis Hertrampf nach: Der ehemalige Suzuki-Teamchef hat eine Ducati Panigale V4R aufgebaut, die vom 16. bis 18. Juli erstmals eingesetzt werden soll.



Überraschung: Aussie Wil Ruprecht gewinnt Tag 2

AGRATI

Neue Besen kehren gut

Mit dem Australier Wil Ruprecht hat sich ein neuer Favorit unter die üblichen Verdächtigen der Enduro-WM gemischt. Tatsächlich fährt er auch noch im Team von Ex-Fahrer Jarno Boano aus Italien, der schon einige Weltmeister präsentiert hat.

Von: **Robert Pairan**

Grundsätzlich aber hatte zunächst ein ehemaliger Fahrer aus eben diesem Boano-Team das Tempo vorgegeben: Nach seinem zweiten Platz beim vorabendlichen Prolog übernahm der Brite Brad Freeman am ersten Tag von der ersten Sonderprüfung an die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht mehr her. Dabei kam ihm zugute, dass sich die Konkurrenz gegenseitig das Leben schwermachte. So verlor GP-Titelverteidiger Steve Holcombe in der ersten Sonderprüfung des Tages nach einem Sturz fast 40 Sekunden und brauchte den ganzen Tag, um sich zumindest wieder auf Rang 2 nach vorne zu kämpfen.

Mit Spannung war die Rückkehr des ehemaligen E2-Weltmeisters Josep Garcia erwartet worden: Der Spanier hatte als KTM-Werksfahrer die letzten drei Jahre an der World Enduro Super Series (WESS) teilgenommen und war nur letztes Jahr als Joker ein einziges Mal im Enduro-GP angetreten. Dabei hatte er unter Beweis gestellt, dass seine Schnelligkeit nicht gelitten hat. Und so war es auch diesmal. Allerdings fing es für Garcia bereits mit einem Sturz beim vorabendlichen Superenduro an, und viele weitere kleine Fehler an den beiden Tagen warfen ihn auf den vierten Meisterschaftsrang in der Gesamtwertung sowie den dritten Platz in der E2-Klasse zurück.

Tag 2 für Wil Ruprecht

Am Abend des ersten Tages war Ruprecht noch mit über einer Minute abgeschlagener Dritter. Dabei hatte der TM-Pilot schon in der internationalen italienischen Meisterschaft seine Klasse unter Beweis gestellt und führt dort vor Freeman. So brauchte der Australier dann den zweiten Tag, bis er auch in der WM auftrumpfen konnte. Schon in der dritten der insgesamt zwölf Sonderprüfungen ging er erstmalig in Führung, nachdem sowohl Freeman als auch Garcia ziemliche Patzer gemacht hatten. Ruprecht lag lange Zeit mit Freeman, Holcombe und Garcia innerhalb von zehn Sekunden, sodass jeder der vier am Ende hätte gewinnen können. Doch der erst 22-jährige Ruprecht hatte entweder die besseren Nerven oder mehr Glück, denn er konnte fast ohne Fehler den Tagessieg einheimsen.

Für den Deutschen Eddi Hübner begann die Saison denkbar schlecht. In der dritten Sonderprüfung des ersten Fahrtages, dem schnellen Endurotest, stürzte er und brach sich vermutlich den rechten Arm: „Bei hohem Tempo im Endurotest, in dem Staub und in den Steinen, habe ich mit dem Vorderrad einen Fels erwischt … Aber ich glaube, das ging heute vielen so.“ Damit war der WM-Auftakt für ihn auch schon zu Ende. Der KTM-Fahrer begab sich nach der Erstversorgung zur weiteren Diagnose und Behandlung zu Ortema in die Heimat.

Tatsächlich gab es in den anspruchsvollen Sonderprüfungen an beiden Tagen zahlreiche Stürze. Prominentestes Opfer war Honda-Werksfahrer Thomas Oldrati, der sich wahrscheinlich das Schlüsselbein gebrochen hat.

Der deutsche Junior Luca Fischeder begann die WM-Saison spektakulär mit einem zweiten Platz im vorabendlichen Prolog. Doch im Verlauf des ersten Fahrtages reichte es nach zwölf weiteren Sonderprüfungen dann doch nur zum 17. Platz in der Junioren-Klasse.

Laia Sanz mit Tagessieg

Am zweiten Tag lief es allerdings wesentlich besser, und Fischeder belegte den siebten Platz, was in der Junioren-2-Klasse mit seiner 300er Zweitakt-Sherco den vierten Tagesrang bedeutete. In der Meisterschaft liegt er damit nach den ersten beiden Tagen sogar auf dem fünften Platz.

Nach drei Jahren Pause vom Enduro-Wettbewerb ist die fünffache Enduro-Weltmeisterin Laia Sanz wieder angetreten. In den letzten Jahren war die Spanierin vorwiegend im Rallye-Sport unterwegs, sie probiert sich diese Saison sowohl in der Trial-Weltmeisterschaft als auch im Enduro-GP. Tatsächlich konnte die GasGas-Fahrerin, wie bei ihrem Trial-Comeback, prompt den ersten Fahrtag gewinnen und liegt nach ihrem dritten Platz am zweiten Fahrtag punktgleich mit ihrer Landsfrau Mireia Badia auf dem zweiten Platz in der Meisterschaft. ■



AGRATI

Erster Spitzenreiter: Brad Freeman

ENDURO-WM

Marco de Canaveses (P), 19. Juni, 1. Tag

1.	Brad Freeman (GB), Beta	1:08.49,71 h
2.	Steve Holcombe (GB), Beta	+35,90 s
3.	Josep Garcia (E), KTM	+52,60 s
4.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+1.15,90 min
5.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.22,83 min
6.	Jaume Betriu (E), KTM	+1.32,09 min
7.	Davide Guarneri (I), Fantic	+1.47,92 min
8.	D. McCanney (GB), Sherco	+1.51,27 min
9.	H. McDonald (NZ), Sherco	+1.58,82 min
10.	Thomas Oldrati (I), Honda	+2.25,73 min
11.	Jamie McCanney (GB), HVA	+2.38,03 min
12.	Eero Remes (FIN), TM	+3.01,71 min
31.	Jon. Rosse (CH), Yamaha	+9.33,44 min

Marco de Canaveses (P), 20. Juni, 2. Tag

1.	Wil Ruprecht (AUS), TM	1:08.18,42 h
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+848 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+26,07 s
4.	Josep Garcia (E), KTM	+ 56,24 s
5.	Jaume Betriu (E), KTM	+1.15,35 min
6.	Davide Guarneri (I), Fantic	+1.21,12 min
7.	H. McDonald (NZ), Sherco	+1.51,66 min
8.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.56,46 min
9.	D. McCanney (GB), Sherco	+1.56,65 min
10.	Sam. Bernardini (I), Honda	+2.27,23 min
11.	Antoine Magin (B), Sherco	+2.35,80 min
32.	Jon. Rosse (CH), Yamaha	9.03,24 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 12 Tagen

1.	Bradley Freeman	37 Punkte
2.	Wil Ruprecht	33
3.	Steve Holcombe	32
4.	Josep Garcia	28
5.	Jaume Betriu	21
6.	Davide Guarneri	19
7.	Andrea Verona	19
8.	Hamish McDonald	16
9.	Daniel McCanney	15
10.	Samuele Bernardini	6
11.	Thomas Oldrati	6
12.	Eero Remes	6

US-Pro Motocross Meisterschaft Mount Morris

Wieder Führungswechsel

Runde 3 der US-Motocross-Meisterschaft auf dem Highpoint Raceway in Mount Morris ging an den Franzosen Dylan Ferrandis. Der Yamaha-Pilot eroberte das Tagespodium vor Adam Cianciarulo und dem starken Eli Tomac, beide auf Kawasaki.

Von: **Frank Quatember**



YAMAHA

Führungswechsel: Dylan Ferrandis (#14) jetzt vor Ken Roczen (#94)

Tabellenführer Ken Roczen (Honda) schrammte punktgleich mit „ET3" knapp am Podium vorbei und gab nach erbittertem Kampf das Red Plate an Ferrandis ab. Vor der herrlichen Bergkulisse Pennsylvanias setzte sich Adam Cianciarulo im ersten Lauf nach dem Start entschlossen durch und hielt die Führung bis ins Ziel. Den Kampf Roczen gegen Ferrandis gewann der Franzose, auch weil Kenny eine kurze Bodenprobe nahm.

In Lauf 2 ging Cianciarulo erneut schnell in Führung. Doch Eli Tomac zeigte seine alte Klasse und passierte den Teamkollegen in Runde 6 problemlos. Dahinter lieferten sich die Eurostars Ferrandis und Roczen einen vortrefflichen Zweikampf. Zunächst zog der Thüringer an Ferrandis vorbei, doch der Franzose zuckte nur kurz und schlug wenige Kurven später wieder zurück. Trotz Rang 3 im Ziel verlor Ken Roczen die Serienführung, aber der Rückstand auf Ferrandis beträgt nur drei Punkte. ■

US-PRO MOTOCROSS

Mount Morris (USA): 19. Juni

1.	Dylan Ferrandis (F), Yamaha	2-2
2.	Adam Cianciarulo (USA), Kawa.	1-4
3.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	6-1
4.	Ken Roczen (D), Honda	3-3
5.	Chase Sexton (USA), Honda	4-5
6.	Aaron Plessinger (USA), Yamaha	5-8
7.	Justin Barcia (USA), GasGas	9-6
8.	Marvin Musquin (F), KTM	10-7
9.	Joey Savatgy (USA), KTM	8-9
10.	Cooper Webb (USA), KTM	7-11

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 3 von 12 Rennen

1.	Dylan Ferrandis	133 Punkte
2.	Ken Roczen	130
3.	Aaron Plessinger	103
4.	Chase Sexton	101
5.	Adam Cianciarulo	101
6.	Justin Barcia	96
7.	Eli Tomac	86
8.	Marvin Musquin	76
9.	Cooper Webb	76
10.	Christian Craig	72

Speedway WM-Qualifikation

Nur Smolinski

Martin Smolinski schaffte in Ungarn souverän den Einzug in den Grand Prix Challenge. Kevin Wölbert, Kai Huckenbeck, Erik Riss, Daniel Gappmeier und Valentin Grobauer schieden aus.

Von: **Thomas Schiffner**

Die vier fast zeitgleich ausgetragenen Qualifikationsläufe zum Speedway-GP 2022 in Schottland, Italien, Kroatien und Ungarn brachten einige überraschende Ergebnisse. Von den 64 nominierten Fahrern qualifizierten sich je Rennen die ersten vier für den GP Challenge am 21. August in Zarnovica (SK).

Die wohl größte Überraschung war Platz 2 des Olchingers Martin Smolinski in Nagyhalasz hinter Rohan Tungate. Mit seiner besten Leistung nach einjähriger Verletzungspause wurde Smolinski sogar erst im Stechen vom Aussie geschlagen. Im gleichen Rennen konnte Kevin Wölbert Ähnliches nicht vollbringen: Ohne Laufsieg schied der Mecklenburger auf Platz 7 aus.

In Glasgow setzten deutsche Fans große Hoffnungen auf Erik Riss, der in Schottland fast zu Hause ist. Doch der zweifache Langbahn-Weltmeister fiel nach meist guten Starts zurück und konnte nur sein zweites Heat gewinnen – sieben Punkte reichten nicht.

Im italienischen Terenzano waren gleich drei Deutschsprachige am Start: Kai Huckenbeck, drei Tage vorher in Bydgoszcz noch in Klasseform, erreichte nur Rang 9. Als der Werlter in seinem vierten Lauf disqualifiziert wurde, waren seine Chancen auf einen Top-4-Platz dahin. Der Salzburger Daniel Gappmeier platzierte sich gar vor Huckenbeck auf P8. Das ist erstaunlich für den einzigen österreichischen Profi, der jedoch viel Fahrpraxis in England sammeln kann. Valentin Grobauer stürzte in seinem vierten Lauf heftig, bereits zum dritten Mal nach seinen Stürzen in Rawicz und letzte Woche in Birmingham. ■



SMOLINSKI

In Ungarn Nr. 2: Martin Smolinski

SPEEDWAY-WM

Qualifikation Glasgow (GB): 19.06.

1.	Tobiasz Musielak (PL)	15	Pkt.
2.	Chris Holder (AUS)	13	
3.	Nicolai Klindt (DK)	12	
4.	Daniel Bewley (GB)	11+3	
5.	Rasmus Jensen (DK)	11+2	
6.	Jamon Lidsey (AUS)	10	
7.	Tom Brennan (GB)	9	
9.	Erik Riss (D)	7	

Qualifikation Terenzano (I): 19.06.

1.	Patryk Dudek (PL)	14	Pkt.
2.	Mikkel Michelsen (DK)	12	
3.	Adam Ellis (GB)	11+3	
4.	Max Fricke (AUS)	11+2	
5.	Nicolas Covatti (I)	10	
8.	Daniel Gappmeier (A)	7	
9.	Kai Huckenbeck (D)	7	
15.	Valentin Grobauer (D)	2	

Qualifikation Gorican (HR): 19.06.

1.	Janusz Kolodziej (PL)	15	Pkt.
2.	Andrzejs Lebedevs (LV)	13	
3.	Robert Lambert (GB)	11	
4.	Jan Kvech (CZ)	11	
5.	Oliver Berntzon (S)	11	
6.	Vaclav Milik (CZ)	10	
7.	Aleksandr Loktaeev (RUS)	9	
8.	Roman Lachbaum (RUS)	8	

Qualifikation Nagyhalasz (H): 19.06.

1.	Rohan Tungate (AUS)	13+3	Pkt.
2.	Martin Smolinski (D)	13+2	
3.	Evgeny Kostygov (LV)	12	
4.	Pawel Przedpelski (PL)	11+3	
5.	Sergey Logachev (RUS)	11+2	
6.	Grigory Laguta (RUS)	9	
7.	Kevin Wölbert (D)	8	
8.	Patrick Hansen (DK)	7	



Finallaufsieger: Leon Madsen (Dänemark)

PABIJAN

Finale furioso

Leon Madsen gewann eindrucksvoll den SEC-Auftakt in Bydgoszcz. In einem furiosen Finale konnte er den wiedererstarkten Piotr Pawlicki bezwingen. Kai Huckenbeck bot eine überzeugende Performance.

Von: **Andreas Fahldiek**

Der Auftakt zur diesjährigen Speedway-Europameisterschaft sollte am vorletzten Samstag im Polonia-Stadion stattfinden. Wegen zu starkem Regen wurde das Rennen vier Tage später ausgetragen. Die fünf permanenten Wildcards für die vier SEC-Rennen gingen an David Bellego, Kai Huckenbeck, Timo Lahti, Vaclav Milik und Pawlicki. Für das Rennen in Bydgoszcz erhielt Wadim Tarasenko die Wildcard. Der Franzose Bellego ist noch immer verletzt. Seinen Platz nahm Jacob Thorssell ein.

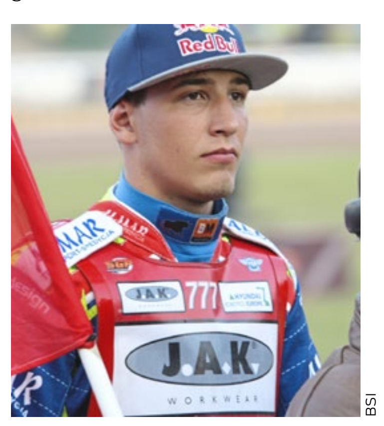
Da der Vorjahresdritte, Grigory Laguta, dieses Jahr nicht SEC fahren wollte, rückte Nicki Pedersen nach. Der Däne begann fulminant und verwies in Heat 2 die Favoriten, Mikkel Michelsen und Madsen, auf die Plätze. Dennoch war nach dem achten Lauf das Rennen für den 44-Jährigen vorzeitig beendet. In der Startkurve kam er selbstverschuldet zu Fall und zog sich dabei eine Bänderzerrung im linken Knie zu.

Für Robert Lambert begann das Rennen mit zwei Laufsiegen optimal. Das Unheil begann für den Titelverteidiger im dritten Durchgang, in dem er ohne Punkte blieb. In Heat 15 versagte gleich am Start seine Maschine. Acht Punkte waren für Lambert zu wenig, um zumindest den Hoffnungslauf zu erreichen.

Huckenbeck sehenswert

Kai Huckenbeck fuhr ein solides 2-2-2-1-1. Seine Platzierung und seine gefahrenen Punkte sagen allerdings wenig über seine eigentliche Leistung aus. Der Deutsche bewies, dass er eine Wildcard absolut verdient hat. Wenn Huckenbeck auch keinen Lauf gewinnen konnte, so war die Art, wie er seine Punkte herausfuhr, sehenswert. Sein Setup war nahezu optimal und der Kampfgeist enorm. Vergessen schien seine Verletzung, die er sich vor nur wenigen Wochen zuzog. Huckenbecks bisher bestes Ergebnis bei einer EM war Platz 9. Wie er sagte, will er in diesem Jahr unter die Top 5 fahren, um in der nächsten Saison in der SEC zu bleiben.

Auch Challenge-Gewinner Patryk Dudek fuhr ein gutes Rennen und konnte sich sicher für den Last-Chance-Heat qualifizieren. Doch hier ereilte den Polen das gleiche Schicksal wie Lambert in Heat 15: Seine Maschine blieb gleich am Start mit Defekt stehen!



EM-Spitzenreiter: Piotr Pawlicki

BSI

Debütant Daniel Bewley gewann den Hoffnungslauf vor Madsen und Tarasenko. Der Brite, der für Belle Vue und Wroclaw fährt, befindet sich derzeit in großartiger Form. Im Finale sah es nach kurzzeitiger Führung nach einem sicheren zweiten Platz hinter Pawlicki aus. Doch der Lauf musste abgebrochen werden. Michelsen lieferte sich mit Madsen einen harten Kampf um Platz 3. In der dritten Runde fuhr Michelsen auf der Gegengeraden innen an Madsen vorbei. Dabei kam es zu einer Berührung, bei der der Vize-Europameister spektakulär stürzte. Madsen benötigte einige Zeit, um sich zu erholen. Im Rerun ohne den disqualifizierten Michelsen hatte Pawlicki erneut den besten Start. Zu Beginn der dritten Runde gelang es Madsen dann doch noch, unter starken Schmerzen innen am Polen vorbeizuziehen.

Am 26. Juni findet das nächste Rennen in Güstrow statt. Die Wildcard des Veranstalters hat der junge Mecklenburger Lukas Baumann erhalten. ■

SPEEDWAY-EM

Finale 1 Bydgoszcz (PL): 16. Juni

1.	Leon Madsen (DK)	13+3	Pkt.
2.	Piotr Pawlicki (PL)	15+2	
3.	Daniel Bewley (GB)	11+1	
4.	Mikkel Michelsen (DK)	11+0	
5.	Patryk Dudek (PL)	11	
6.	Wadim Tarasenko (RUS)	11	
7.	Robert Lambert (GB)	8	
8.	Kai Huckenbeck (D)	8	
9.	Vaclav Milik (CZ)	7	
10.	Andzejs Lebedevs (LV)	5	
11.	Jacob Thorsell (S)	5	
12.	Bartosz Smektala (PL)	4	

NACHRICHTEN

SCHMIDT GEWINNT SUPERMOTO-AUFTAKT

Mit einem Doppelsieg eröffnete Marc-Reiner Schmidt die Supermoto-DM auf der Kartbahn im hessischen Wittgenborn. Rückkehrer Marcus Class wurde beide Male Zweiter vor dem Dänen Simon Vilhelmsen bzw. Jan Deitenbach. Der Wormser hat aber nicht für die Meisterschaft gemeldet. Auch Vizeweltmeister Schmidt wird nicht alle IDM-Läufe fahren, da für ihn WM und italienische Meisterschaft Vorrang haben.

NEUE MXGP-TERMINE

Auch die weitere MX-WM-Saison wird von Corona beeinflusst: Der Schweden-GP in Uddevalla wurde gestrichen. Der GP in Kegums wurde von 11.07. auf den 8. August verschoben. Der GP von Frankreich wird am 10. Oktober in Lacapelle Marival stattfinden.

NIEDERLAGEN FÜR WITTSTOCK UND LANDSHUT

Für Wittstock setzte es auch beim zweiten Heimrennen in der 2. polnischen Liga am Samstag eine deftige Niederlage. Die „Wölfe“ unterlagen Kolejarz Rawicz mit 36:53. Bester Brandenburger war Junior Ben Ernst mit 13 Punkten. Am Sonntag mussten die Landshut Devils zum Rückkampf in Rzeszow antreten und verloren ebenfalls mit 42:48. Nur Dimitri Bergé (15), Kai Huckenbeck und Martin Smolinski (je 9) erreichten bei den Niederbayern Normalform.

HEIMSIEG FÜR BROKSTEDT BEIM STC-AUFTAKT

Die Brokstedt Wikinger konnten mit 36 Punkten einen Heimsieg zum Auftakt des Speedway Team Cup (STC) landen. Mit Tobias Busch und Norick Blödorn hatten die Gastgeber auch die beiden besten Fahrer in ihren Reihen. Olching (Härtel 11) wurde mit 32 Punkten Zweiter vor Cloppenburg (28, Fienhage 12) und Berghaupten (24). Wie alle weiteren STC-Rennen diese Saison wurde der STC-Start per Livestream übertragen.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



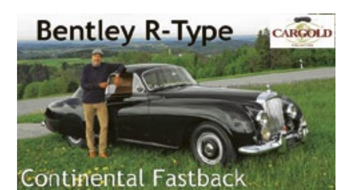
1930 Alfa Romeo 6C 1750 GS, Matching Numbers, Mille Miglia! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Aston Martin



DB11 V8 Coupé, 12.2019, 5245 km, Lunar White, Leder Obsidian Black mit Kontrastnähten in Rot, Vollausst., BLP: 223.005,- Hauspreis: 159.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

Bentley



1953 Bentley R-Type Continental Fastback Mulliner, First Class! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



308 GT4, EZ 11/75, 255 PS (196 kW), 99500 km, el. FH, Klima, R/C, rot/Leder schwarz, neue Innenausstattung, Inzahlungnahme möglich, P.a.A Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56586



Mondial t Cabrio, 1991, 42800 km, ABS, Servo, Klima, Scheckheft, top original, 58.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL. Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56599

Ferrari 512 TR oder Testarossa gesucht. Tel. 0171/4167106, 05139/957666 H



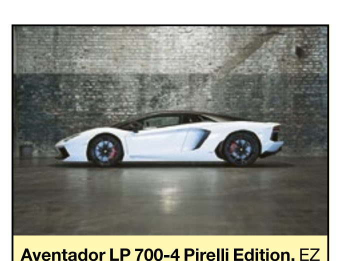
550 Fiorano, M. Schumacher Edition, EZ 01/2001, 375 kW (485 PS,) 52000 km, 1 von 5 gebauten Fzg., Carbon Racing Sitze, Leder schwarz, 4-Punkt-Gurte, komplette Carbon-Ausstattung, Scuderia-Embleme, Klima, R/CD, Bordbuch, Werkzeug. P.a.A Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56587

Lamborghini



1968/72 Lamborghini Miura S / SV, für Sammlung gesucht … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



Aventador LP 700-4 Pirelli Edition, EZ 09/2015, 6300 km, 515 kW (700 PS), Bianco Isis, Sensonum, 269.900,- €. Pon Luxury Cars GmbH, Butzweilerstr. 35, 50829 Köln, Tel. 0221 370 50 330, www.lamborghini.koeln H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



AMG GLE 63 S 4M+ *NIGHT*PANO*-STANDHZG.*, EZ 05/2021, 3000 km, 450 kW (612 PS), selenitgrau, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 154.998,- € (MwSt. awb.) Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Schulstraße 34, 24866 Schleswig-Busdorf, Tel. 04621/9390-0, www.nord-ostsee-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56568

Suche AMG GTS. Privatmann sucht Mercedes AMG GTS. Wenig Km. Kundendienstheft lückenlos belegbar. Bis 75.000,- Euro. KEINE Anrufe! Diskrete Kontaktaufnahme der Angebote (mit Fotos) nur über E-Mail: kea-medien@t-online.de



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56567

560 SL, 07/86, blau-met., Leder creme, s. gt. orig. Zust., dt. Zul., TÜV neu, Wertgutachten, weitere Fotos, 23.900,- €. Näheres Tel. 0151/50469964



300 CE 24, 2. Hd., Sportline, Klima, Leder, 124000 km, 18.500,- €. T. 0171-7556467



Porsche

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



Renn/Rallye



LOTUS ELISE 111S, EZ 03/2000, 40000 km, Lotu-Cup Fahrzeug, Sportfahrwerk, Sportschalldämpfer, Überrollkäfig, Notabschaltung, Feuerlöscher, VB 30.000,- €. t.schadrack@pitstophotel.de

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

DUNLOP
MOTORSPORT
Sport- & Rallyereifen
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com



Trabant



Trabant 1.1 Universal "1 von 444", neuwertig, 20300 km, 30 kW (41 PS), beige, 7500,- €. Berlin, 0172/8082180

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56572

www.Rennsportshop.com

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



XL1, 2014, orig. 2100 km 1. Hd., silbermet., Nr. 010 v. 200, Diesel/Hybrid, 115.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56601



Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 25. Juli 2021 www.amc-burgau.de



Versicherungen









Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 28/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50 ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTOGP

Danilo Petrucci und Álex Márquez beim Synchronschwimmen im Kiesbett. Hinterher waren sie nicht mehr so harmonisch

Langeweile & Frust

Zum 24h-Rennen Nürburgring MSa 27/2021

Ich kann Olaf Beckmann nur zustimmen. Anfang der 2000er ist mein Sohn Felix Gropengießer mit dem Team Buschmanns in der V5 auf einem BMW 318ti compact mit knapp 150 PS bis auf Rang 30 im Gesamt-Klassement gefahren. Mehrere Klassensiege standen auf der Habenseite. Dieses Gefühl vergesse ich meinen Lebtag nicht. Und die Kosten waren mit maximal 10 000 Euro zwar auch schon teuer, verglichen mit heute ein wahres Schnäppchen. 2005 ist er sein letztes Rennen gefahren, ab dann war es nicht mehr finanzierbar. Ich denke, dass der Werksmotorsport im Rahmen des 24h-Rennens die Amateureinsätze in den kleineren Klassen zerstören wird. Es läuft auf Verhältnisse wie in Le Mans hinaus: Starterfelder zwischen 50 und 100 Autos, verteilt auf 25 Kilometern … Da kommt Langeweile und Frust auf für den 24h-Stunden-Fan.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Mangel an Vielfalt

DTM-Saisonauftakt in Monza MSa 27/2021

DTM 2021 mit GT3-Autos? Nach VLN/NLS, GT-Masters, GT World Challenge nun auch die DTM mit den gleichen Autos – und vor allem mit nahezu den gleichen Fahrern. In der WEC werden die Felder neben LMP1, LMP2, LMH und LMDh nun auch mit GT3-Fahrzeugen aufgefüllt. Und ganz nebenbei fahren einige der Piloten auch noch zusätzlich in der Formel E. Ist das die neue Vielfalt im Automobilsport?

Rudolf Kowalski
per E-Mail

Reine Willkür?

MotoGP Sachsenring MSa 27/2021

Zum Spiel gegen Portugal durften Zuschauer – warum nicht zum Sachsenring zur MotoGP? Ist das ein Wink der Umwelt-Fraktion, um den Motorsport zu untergraben? Reine Willkür!

Rudolf Kowalski
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

06. Juli: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

20. Juli: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

12. August: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 25. Juni		
09.50	MotoGP Assen, FP1 **LIVE**	Servus TV A**
10.45	Endurance-WM, 24h Le Mans (Zus.)	Servus TV A**
11.15	Formel 1 Spielberg, FP1 **LIVE**	Servus TV A**
11.15	Formel 1 Spielberg, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
14.05	MotoGP Assen, FP2 **LIVE**	Servus TV A**
14.45	Formel 1 Spielberg, FP2 **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Spielberg, FP2 **LIVE**	Servus TV A**
16.25	W Series Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 26. Juni		
09.50	MotoGP Assen, FP3 **LIVE**	Servus TV A**
11.45	Formel 1 Spielberg, FP3 **LIVE**	Servus TV A**
11.45	Formel 1 Spielberg, FP3 **LIVE**	Sky Sport F1*
12.25	Moto3-WM Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV D**
ab 13.20	MotoGP Assen, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	SRF info
14.55	Formel 1 Spielberg, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
15.10	Moto2-WM Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV D**
16.30	W Series Spielberg, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	F1 Spielberg, Qualifying (Zus., Wh. 21.00)	Sky Sport News
20.25	NASCAR Cup Pocono, 1. Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
Sonntag, 27. Juni		
ab 10.25	Motorrad-WM Assen, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.00	WTCR Estoril, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.15	Porsche Supercup Spielberg, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
12.15	Porsche Supercup Spielberg, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.20	Moto2-WM Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.30	Formel 1 Spielberg, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.20	MotoGP Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	WTCR Estoril, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.45	Formel 1 Spielberg, Rennen **LIVE**	Servus TV A**
14.50	Formel 1 Spielberg, Rennen **LIVE**	SRF2
15.15	Rallye-WM Kenia, Power Stage **LIVE**	Servus TV D**
16.30	IMSA-Sportw., 6h Watkins Glen **LIVE**	Motorvision TV*
19.00	F1 Spielberg, Rennen (Zus., Wh. 23.00)	Sky Sport News
21.00	NASCAR Cup Pocono, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 28. Juni		
ab 00.00	MX-WM Matterley Basin, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Freitag, 25. Juni		
21.00	Rallye-WM Kenia, Tages-Highlights (Zus.)	redbull.tv
Samstag, 26. Juni		
ab 08.15	NLS 4. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	www.vln.de
ca. 13.05	ADAC RW Oschersleben, die Samstags-Rennen **LIVE** www.adac.de/motorsport	
21.00	Rallye-WM Kenia, Tages-Highlights (Zus.)	redbull.tv
Sonntag, 27. Juni		
ca. 10.45	ADAC RW Oschersleben, die Sonntags-Rennen **LIVE** www.adac.de/motorsport	
ca. 16.30	IMSA-Sportw., 6h Watkins Glen **LIVE**	imsa.com
21.00	Rallye-WM Kenia, Tages-Highlights (Zus.)	redbull.tv

* kostenpflichtig ** D = nur Deutschland, A = nur Österreich

Vorschau



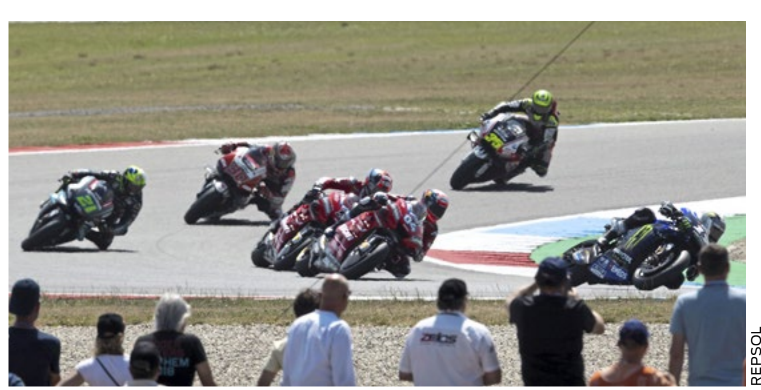
MOTORSPORT IMAGES

Formel 1 – GP Steiermark: Schlägt Mercedes im Red-Bull-Land zurück?



MOTORSPORT IMAGES

IMSA in Watkins Glen: Großes Starterfeld beim Sechs-Stunden-Klassiker



REPSOL

MotoGP: In Assen fahren die Stars endlich wieder vor Zuschauern

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
24.–27.06.	Rallye-WM, Safari-Rallye Kenia	EAK
26.06.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 4. Lauf	D
26./27.06.	ADAC Racing Weekend, Oschersleben	D
26./27.06.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Pocono	USA
26./27.06.	DMV BMW Challenge, Meppen	D
27.06.	Formel 1, Spielberg (GP Steiermark)	A
27.06.	Tourenwagen/WTCR, Estoril	P
27.06.	IMSA-Sportwagen, 6h Watkins Glen	USA
Motorrad		
26./27.06.	Enduro-WM, Edolo	I
26.06.	US-Motocross, Southwick	USA
26.06.	Speedway-EM-Finale 2, Güstrow	D
26.06.	Speedway-Paar-EM-Semifinale, Rivne	UA
26.06.	Speedway-U19-EM, Divisov	CZ
26.06.	2. poln. Speedway-Liga, Landshut – Wittstock	D
27.06.	Motorrad-WM, Assen (+ MotoE)	NL
27.06.	Motocross-WM, Matterley Basin	GB
27.06.	Supermoto-WM, Ortona	I